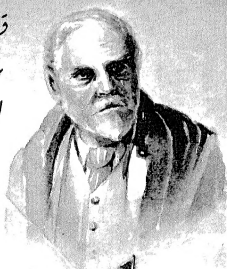


في مَوَاجِهَة الْحَبِيط

قصة بعثة جون موري على ظهر
سفينة البحوث المصرية «مباحث»
إلى المحيط الهندي ١٩٣٣ - ١٩٣٤

تحرير أ. ل. رايس





إن علم دراسة المحيطات بصيغته
التكنولوجية المعاصرة، يدين إلى حد كبير،
للبعثات المبكرة، حيث كان العلماء يعملون في
ظل ظروف قاسية ومزودين بأجهزة تفتقر إلى
التطور العلمي الذي تحظى به مثيلاتها اليوم.

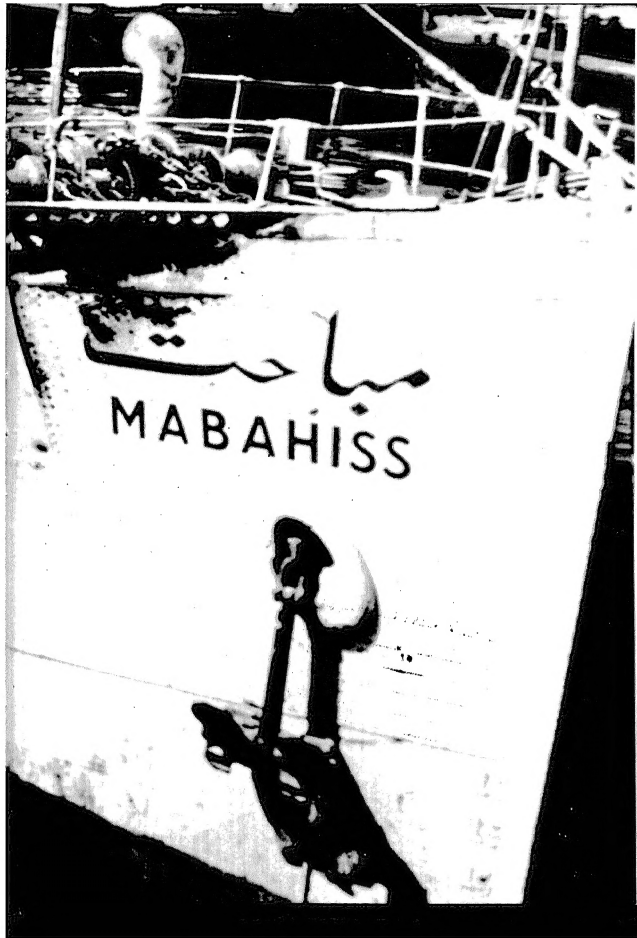
لقد واجهت بعثة جون موراي في ثلاثينات
هذا القرن، من على متن سفينة الأبحاث
لمصرية «مباحث»، معضلات نموذجية كانت
هيق سير العمل عدّة وعدداً. بيد أنها من جهة
خرى، تميزت بسمة فريدة، وهي أن العاملين
على متن هذه السفينة، باتباعهم الثقافية
المختلفة، كانوا أشبه بفريق واحد متجانس في
خضيم هذه الرحلة العلمية المصرية
- الانكليزية.

إن وقائع الرحلة كما يتضمنها هذا الكتاب،
تأسر القارئ بالتفاصيل اليومية التي رافقت سير
هذه الرحلة. فرييس العلماء على متن السفينة،
سيمور سول، يقدم إلينا تقريراً حياً وحامساً
عن نجاحات الرحلة وخيباتها، إضافة إلى
المعضلات التقنية والانسانية التي واجهها فريق
العمل. ومهما يكن من أمر، فإن هذا الكتاب
يزودنا برؤية قيمة في طبيعة الإنجازات التي
تحققت في هذه البعثة العلمية الرائدة، وهي
نشر للمرة الأولى في هذا الكتاب مترجمة مع
الذكرى الخمسين لهذه المغامرة.

واستكمالاً للتقرير المدهش الذي قدمه
سول، أضاف الدكتور أ. ل. رايس، محرر
الكتاب وآخرون، فصولاً عن الخلفية التاريخية
لهذه البعثة ومناصريها وتقويم التأثير الذي
أحدثته، إضافة إلى قصة السفينة «مباحث» التي
تعتبر عاملاً مهماً في تاريخ البعثة.

لا شك أن قراءة هذا الكتاب ستطبع لقطاعات
واسع من القراء، وخصوصاً المهتمين منهم
بتاريخ علم دراسة المحيطات «بصور».

في مواجهة المحيط



في مواجهة المحيط

قصة بعثة جون موري على ظهر
سفينة البحوث المصرية «مباحث»
إلى المحيط الهندي ١٩٣٣ - ١٩٣٤

تحرير أ. ل. رايس

اليونسكو / اديفرا



السفينة « مباحث » في ميناء
البحري بدمشق السورية وحاضرها
المشاركين في بداية الاحتفال
بالثوري الخمسين لثلاثاء حرب
مصري () مساحت ، في
مستشفى أيلول ١٩٨٣
(تصوير م. ف. الخليل)

صدر عام ١٩٨٨ عن منظمة
الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة
بالاشتراك مع شركة المطبوعات للتوزيع والنشر
بيروت/ لبنان
وشركة اديفرا بيروت/لبنان
٧ ميدان فونتونا، ٧٥٧٠٠ باريس

صدر هذا الكتاب باللغة الإنكليزية تحت عنوان:
Deep-sea challenge
© اليونسكو ١٩٨٦

التنضيد التصويري : هوساك كومبيوتر برس ، بيروت
الطباعة : مطبعة شركة المطبوعات ، بيروت - لبنان
العبارات المستخدمة في هذا الكتاب والأسلوب المتبع
في عرض مادته لا يقصد منها أي حال
أن تنطوي على التعبير عن أي وجهة نظر
من جانب الناشرين فيما يتعلق بالوضع القانوني
لأي بلد أو منطقة أو أرض،
أو بسلطاتها ، أو بحدود أي بلد أو أرض .

ترجمة : مؤسسة أحمد هيكل للترجمة - القاهرة
مراجعة : شعبة الترجمة العربية باليونسكو
المراجعة العلمية : الدكتور مكرم أمين جرجس

الترقيم الدولي الموحد لكتب
ISBN : 92-3-602400-9

© اليونسكو اديفرا ١٩٨٨
طبع في بيروت (لبنان)

مقدمة

استجابة لرغبة الدول الأعضاء في اليونسكو، أخذت المنظمة على عاتقها عدداً من الالتزامات بالعمل على تعزيز البنى الأساسية الوطنية والإقليمية في مجالات علوم البحار وتكنولوجياها، وبرامج البحوث الخاصة بمحيطات العالم وبيئاتها، ونشر نتائج البحوث الأقيانوغرافية والمعلومات العلمية في مجال علوم البحار.

ومن الوسائل التي تستخدمها المنظمة للوفاء بالتزاماتها هذه، نشر المعلومات عن البعثات الأقيانوغرافية التاريخية. ومع اقتراب موعد الذكرى الخمسين لبعثة جيون ماري الانجليزية - المصرية المشتركة، التي تمت في ١٩٣٣ ~ ١٩٣٤ على ظهر سفينة الأبحاث المصرية «مباحث»، اتصلت جامعة الاسكندرية باليونسكو وبالجمعية الملكية للمملكة المتحدة ويعدد من كبار علماء البحار، داعية إياهم إلى المعاونة في الاحتفال بذكرى ذلك الحدث التاريخي.

وقد اسفر التعاون الذي تم استجابة لهذه الدعوة عن عدة أنشطة، كان أولها تنظيم ندوة دولية حول موضوع «علوم البحار في شمال غرب المحيط الهندي والمياه المتاخمة»، عقدت في جامعة الاسكندرية، بجمهورية مصر العربية، في ٣-٧ سبتمبر/ أيلول ١٩٨٣. وكان ثاني الأنشطة هو إنتاج هذا المجلد التذكاري، الذي وافقت اليونسكو على نشره.

وقد وُزِعَ النص البديهي لهذا المجلد في ندوة الإسكندرية، ودُعي عدد من الأفراد - وخاصة أولئك الذين لديهم معلومات عن البعثة وعن المشتركين فيها وأشارها - للاطلاع على المخطوط وإسلاخ تعليقاتهم عليه إلى المحرر. وتعتبر منظمة اليونسكو عن بالغ تقديرها لما أبداه هؤلاء الأفراد من تعاون صادق متحمس، وبوجه خاص للجهود التي بذلها بإخلاص لا يعرف الكلل السيد / أ.ل. رايس، محرر المجلد. كما تعرب المنظمة عن تقديرها لروح التعاون التي أبدتها أساتذة وموظفو جامعة الإسكندرية، والجمعية الملكية ومعهد علوم المحيطات بالمملكة المتحدة، ولمختلف المؤسسات والأفراد الذين اشتركوا في جميع الأنشطة المتصلة باحتفالات الذكرى الخمسين للبعثة.

ونود أن نذكر هنا أن الأفكار التي يرد التعبير عنها في نص المجلد لا تمثل بالضرورة أفكار منظمة اليونسكو أو آراءها، ولا تلزمها بأي حال على أية صورة.

قُدمت اللوحة الأصلية للغلاف الخارجي لهذا الكتاب ، هدية من مصدر خاص في ذكرى المرحومة الزميلة « جير الدين ويندي رايت » الموظفة باليونسكو ، والتي كانت قد ساهمت ، أثناء حياتها المهنية ، في طباعة الكثير من المخطوطات ، إلا أنها وجدت متعة خاصة في قراءة هذا الكتاب ، وما يذكر أنها واصلت باهتمام دراسة اللغة العربية أثناء السنوات الأولى من عملها باليونسكو .

المحتويات

الصفحة

١٠	فهرس الأشكال
٢٣	مقدمة الطبعة العربية
	بعثة السفينة « مباحث » إلى المحيط الهندي
	وعلم البحار في العالم العربي
١٥	بقلم دكتور سليم مرقس
٢٣	تمهيد
	الجزء الأول : هبة « جون مري » وتنظيم البعثة
٢٧	بقلم : أ. ل. رايس
	الجزء الثاني : قصة بعثة « جون مري » إلى بحر العرب
٤٣	بقلم : المرحوم ر. ب. سيمور سيويل
٢٨١	الجزء الثالث : تراجم موجزة للمشاركين الرئيسيين في البعثة
٢٨٣	ر. ب. سيمور سيويل
٢٨٦	بقلم : أ. ل. رايس
٢٨٩	بقلم : ك. ن. ماكينزي
٢٩١	بقلم : و. أ. فاركوهارسون
١٩٣	بقلم : أ. ف. طومسون
٢٩٦	بقلم : د. مريمان
٣٠٠	بقلم : أ. ل. رايس
٣٠١	بقلم : حسين فوزي
	بقلم : عبد الفتاح محمد
	بقلم : ه. سي. جيلسون
	بقلم : ه. سي. جيلسون
	بقلم : ت. ت. ماكان
	أربعة ضباط مصريين :
	أحمد بدر ، وأحمد ثروت ،
	ومحمود مختار ، وادوار
٣٠٣	بقلم : سليم مرقس
	مرقس

الجزء الرابع : تاريخ السفينة « مباحث »	
بقلم : أ. ل. رايس	٣١١
الجزء الخامس : مغزى البعثة	
بقلم : ج. أ. ر. ديكون	
و. أ. ل. رايس	٣١٩
ذيل : قائمة بالتقارير العلمية لبعثة جون مري ، نشرها المتحف البريطاني	
(التاريخ الطبيعي)	٣٤١
فهرس	٣٤٥

فهرس الأشكال

- الصورة الافتتاحية : « مباحث » في الميناء الغربي بالاسكندرية ، مع المشتركين في ندوة الاحتفال بالذكرى الخمسين ، في سبتمبر / أيلول ١٩٨٣ ٥ - ٤
- الشكل (١) : السير / جون مزي ، مع عالم الحيوان الألماني إرنست هايكل وكيميائي بعثة السفينة « تشالنجر » جون يانج بوكانان ، أمام متحف علوم البحار في موناكو ، أثناء بناء المتحف في أبريل / نيسان ١٩٠٤ ٣٤
- الشكل (٢) : مباحث أثناء شحن معداتها في الاسكندرية ، أغسطس / آب ١٩٣٣ ٥٤
- الشكل (٣) : علم البعثة ٥٦
- الشكل (٤) : شبكة الجر ٦٢
- الشكل (٥) : الجرافة المثلة الكبيرة ٦٦
- غسل حصىلة تجريف على سطح السفينة
- الشكل (٦) : شبكة هارفي للبلانكتون ٦٨
- الشكل (٧) : قنينات إيكمان لجمع عينات المياه في مواضع حفظها على سطح السفينة ٧٥
- الشكل (٨) : الجزء الأوسط من المعمل الكيميائي ٧٧
- الشكل (٩) : رفع كباش « بريسمان » وهو مفتوح فوق جانب السفينة ٧٩
- الشكل (١٠) : رفع الكباش وهو ممتلئ ٨١
- الشكل (١١) : طاقم السفينة : البحارة والعلماء ٨٢
- الشكل (١٢) : خريطة خط سير الجولة ١ : البحر الأحمر من السويس إلى عدن ، مبنياً عليها أرقام المحطات ٨٦
- الشكل (١٣) : خريطة خط سير الجولة ٢ : عدن - سقطري - عدن - بريرة ، مبنياً عليها أرقام المحطات ١١٠
- الشكل (١٤) : نقل شبكة جر « أجاسيز » عبر جانب السفينة ؛ أكتوبر ١٩٣٣ ١١٧
- الشكل (١٥) : « تشايتودون غاردنيري » *Chaetidin gardineri* ١١٩
- الشكل (١٦) : خريطة خط سير الجولة ٣ : عدن - كراتشي ، مبنياً عليها أرقام المحطات ١٢٤

- الشكل (١٧): وقفة في أثناء إرخاء حبل شبكة الجر؛ من اليسار إلى اليمين: طومسون وما كان
 ١٣٢ وعلى عطية وسويل (تصوير هـ. سي. جيلسون)
- الشكل (١٨): غسل حصيلة تجريف على ظهر السفينة، نوفمبر ١٩٣٣؛ من اليسار إلى
 ١٤٠ اليمين: طومسون وفوزي وسويل
- الشكل (١٩): خريطة خط سير الجولة ٤: كراتشي - بومباي - مسقط، مبنياً عليها أرقام
 ١٤٨ المحطات
- الشكل (٢٠): مسقط: خط الساحل كما يبدو من الشرفة أسفل القنصلية البريطانية، نوفمبر
 ١٥٥ ١٩٣٣ (تصوير ج. سي. جيلسون)
- الشكل (٢١): البحارة على الشاطئ في مسقط (تصوير ت. ت. ماكان)
- الشكل (٢٢): «بليسويونيكما ماينور *Plesionika minor*»، نوع من الجمبري لم يسبق
 ١٦١ وصفه، صيد في المحطة ٧٥ ولم يرد ذكره في رواية سيويل
- الشكل (٢٣): الهيئة العلمية بملايس العمل، أمام بومباي، في ديسمبر/كانون الأول ١٩٣٣؛
 من اليسار إلى اليمين، وقفاً: فاركوهارسون وعبدالفتاح محمد وطومسون وماكان
 ١٦٥ وجيلسون؛ وجلساً: سيويل وفوزي
- الشكل (٢٤): الجولة ٥: بومباي - مومباسا مبنياً عليها أرقام المحطات
- الشكل (٢٥): نظرة إلى الخلف من برج مقدمة السفينة مباحث والملازم بدر علي جسر القيادة،
 ديسمبر/كانون الأول ١٩٣٣ (تصوير هـ. سي. جيلسون)
- الشكل (٢٦): خريطة خط سير الجولة ٦: مومباسا - زنجبار، مبنياً عليها أرقام المحطات ...
- الشكل (٢٧): «جليفو كرانجون مباحثي *Glyphocrangon mabahissae*»، وهو نوع
 لم يسبق وصفه من جمبري الأعماق صيد في المحطة ١١٥ (مأخوذ عن التقارير
 العلمية لبعثة جون مري، المجد ٦ (٤)، الشكل (٨))
- الشكل (٢٨): خريطة خط سير الجولة ٧: زنجبار - كولومبو، مبنياً عليها أرقام المحطات ...
- الشكل (٢٩): خريطة خط سير الجولة ٨: كولومبو - كولومبو، مبنياً عليها أرقام المحطات ..
- الشكل (٣٠): في جزر المالديف - زوار إلى جانب السفينة، مارس/آذار ١٩٣٤ (تصوير هـ.
 ٢٣٥ سي. جيلسون)
- الشكل (٣١): خريطة خط سير الجولة ٩: كولومبو - عدن، مبنياً عليها أرقام المحطات ...
- الشكل (٣٢): «باثيميكرويس سيويلي *Bathymicrops sewelli*» وهو سمك أعمنى من
 أسماك الأعماق سمي بذلك تكريماً لسيويل، والمفترض أنه النوع المشار إليه في
 ٢٥٧ الرواية
- الشكل (٣٣): شبكة جر أجاسيز وقد انثنت على قاع صخري، ٢ مايو/أيار ١٩٣٤ (تصوير
 ٢٥٩ سي. جيلسون)
- الشكل (٣٤): «بويرولوس سيويلي *Puerulus sewelli*»
- الشكل (٣٥): خريطة خط سير الجولة ١٠: البحر الأحمر من عدن إلى السويس، مبنياً عليها أرقام
 ٢٧٠ المحطات

فهرس الأشكال ١٣

- الشكل (٣٦) : سيويل بالزني الرسمي للبحرية الهندية وهو على وشك القيام بزيارة رسمية
على البر، مايو/ أيار ١٩٣٤ (تصوير هـ. سي. جيلسون) ٢٧٦
- الشكل (٣٧) : ميدالية بعثة جون مري ٢٧٨
- الشكل (٣٨) : الهيئة العلمية للبعثة ٢٨٤
- الشكل (٣٩) : الصفحة الأولى من رواية الدكتور حسين فوزي عن وقائع البعثة ٢٩٤
- الشكل (٤٠) : ضباط السفينة مباحث ٣٠٥
- الشكل (٤١) : تدشين السفينة مباحث في ١١ سبتمبر / أيلول ١٩٣٠ ٣١٤
- الشكل (٤٢) : السفينة مباحث أثناء إجراء الاختبارات عليها ٣١٥

مقدمة الطبعة العربية

بعثة السفينة مباحث إلى المحيط الهندي
وعلم البحار في العالم العربي

بقلم دكتور سليم مرقس
قسم علوم البحار - منظمة اليونسكو (باريس)

لعل تقديم السفينة «مباحث» إلى القارئ العربي هو المدخل المنطقي لهذا الكتاب. فمباحث ليست ككل السفن الأخرى، بل هي سفينة ذات طابع خاص، تذهب في مهام لا تتعدى كثيراً، ولكنها مهام تاريخية، لم تحدث في حياة مباحث سوى مرتين اكتسبتا شهرة فريدة. تجازت دوائر علماء المحيطات إلى العامة والخاصة من المثقفين.

فقد حملت سفينة البحوث «مباحث» بعثة جون موري إلى المحيط الهندي لمدة تسعة أشهر بين سبتمبر / أيلول ١٩٣٣ ومايو / أيار ١٩٣٤، ثم عادت فحملت البعثة المصرية إلى البحر الأحمر بين ديسمبر / كانون الأول ١٩٣٤ وفبراير / شباط ١٩٣٥. ولا يقتصر الأمر على القيمة العلمية لنتائج كل من البعثتين التي أصبحت أمراً معروفاً لعلماء المحيطات ودارسيها^{(١)(٢)}، ولكن هناك جانب آخر لا يقل أهمية تمثل في القيمة الحضارية والاجتماعية لكلتا البعثتين، وهو جانب يعني الكثير بالنسبة لمن ينظر في تاريخ الدول النامية وأساليب تطورها، وللمهتمين بنقل العلوم والتكنولوجيا من الدول الصناعية المتقدمة إلى الدول التي تتجه في سبيل اللحاق بها.

وعلم البحار ذاتها هي علوم جد حديثة نشأت مع النهضة العلمية في الغرب خلال القرن التاسع عشر، فهي أكثر حداثة من العلوم الأساسية. وعلى الرغم من أن البدايات الأولى لعلم البحار يمكن ارجاعها للملاحظات الكثيرة والدقيقة التي سجلها البحارة والرحالة الأوائل، والتي نجد أمثلة لها في النقوش الدقيقة للأسماك والحيوانات البحرية التي تركها المصريون القدماء والفينيقيون والأغريق وغيرهم من شعوب البحر المتوسط، أو في الكتب والسجلات التي تزخر بها اللغة العربية وغيرها عن المحيطات والظواهر البحرية، فإن علماء المحيطات يتفقون على أن البداية الحقيقية لهذه العلوم نشأت مع رحلات البحوث البحرية في القرن الماضي، وبالتحديد مع رحلة السفينة «تسالينجر» البريطانية حول العالم من ١٨٧٢ حتى ١٨٧٦.

(١) د. ديكور، ل. وإيس: مغزى البعثة (انظر صفحة ٣١٩ إلى صفحة ٣٣٥ من هذا الكتاب).

S. A. Morcos (1984) The Egyptian Expedition to the Red Sea 1934/35 Deep Sea Research Vol. 31, No. (2) 6-8 A pp. 599-616, Pergamon Press, Oxford, 1984

لقد احتفل العالم بمرور مائة عام على بعثة السفينة تشالينجر باجتماع علمي عن تاريخ علوم المحيطات في أدنبره باسكتلندا عام ١٩٧٢^(١)، كما احتفلت الدوائر العلمية في العالم ، وعلى الأخص في مصر وبريطانيا ، بالتعاون مع اليونسكو، بمرور خمسين عاماً على رحلة السفينة «مباحث» باجتماع علمي عن المحيط الهندي في الإسكندرية عام ١٩٨٣^(٢). ولا يزيد الفاصل الزمني بين الرحلتين عن الستين عاماً ، مما يوضح ارتباط رحلة مباحث / جون موري بالجزر التاريخية لعلوم المحيطات ويزيد من وضوح الرباط التاريخي بين البعثتين أن المبحر علماء بعثة تشالينجر وعجز مجلداتها العلمية التي تبلغ الخمسين مجلداً، والتي هي المرجع الأول لعلوم المحيطات، هو السير جون موري عالم الجيولوجيا البحرية ومكتشف الفوسفات في جزر الكريسماس بالمحيط الهندي ، والذي جمع ثروة كبيرة من حق استغلال هذا الكشف العلمي . لقد ترك موري مبلغاً من المال في وصيته لتمويل ما عرف فيما بعد ببعثة جون موري إلى المحيط الهندي على السفينة مباحث .

هكذا نرى ان علوم المحيطات حديثة النشأة للغاية، وهكذا تتابع الأحداث التاريخية لتعطي السفينة مباحث منزلة خاصة في تأسيس هذه العلوم . ففي الثلاثينات من هذا القرن كانت سفن البحوث تعد على الأصابع وكان علماء المحيطات قلة نادرة في الدول الغربية . فإذا كان هذا حال الدول المتقدمة فما بالك بالدول النامية التي كان بعضها قد بدأ بالكاد في انشاء الجامعات وإدخال العلوم الأساسية بها . لقد أمضت اللجنة المكلفة بالتخطيط لبعثة جون موري أكثر من عام للعثور على سفينة بحوث تستطيع ان تتفرغ للعمل في المحيط الهندي حتى اهتدت إلى السفينة « مباحث » التي كانت قد بنيت بطلب من الحكومة المصرية عام ١٩٢٩ .

وصلت السفينة مباحث الى الاسكندرية في اكتوبر / تشرين الأول ١٩٣٠ ولكن لم تقم بعمل جاد حتي خرجت من الإسكندرية في ٣ سبتمبر/ أيلول ١٩٣٣ حاملة بعثة جون موري الى المحيط الهندي . وليس في هذا الأمر غرابة ، إذ كيف تستفيد دولة نامية من سفينة بحوث إذا لم يكن لديها العدد الكافي من العلماء المدربين والملاحين المهرة ؟ وهذا وضع شائع الحدوث حالياً في الدولة النامية ، التي قد تنسى ان الموارد البشرية أكثر أهمية وإن تنميتها تحتاج إلى فترة زمنية أطول من الفترة اللازمة لشراء سفن الأبحاث أو المعدات والأجهزة العلمية الثمينة .

وقصة المفاوضات بشأن السفينة تنطوي على درس بالغ الأهمية فيما يتعلق بعملية نقل

(١) Challenger Expedition Centenary, Second International Congress on the History of Oceanography, (١) Edinburgh, September 12 to 29, 1972, The Royal Society of Edinburgh Proceedings, Section B (Biology), Vol. 1, pp. 462 and Vol. 2 pp.435, Edinburgh, 1972.

(٢) Unesco (1985). Mabatih/ John Murray 50th Anniversary: Marine Science of The North West Indian Ocean and Adjacent Waters. Report of a Symposium on the occasion of the 50th anniversary of the Mabatih / John Murray Expedition (1933/34), University of Alexandria, Egypt, 3 to 7 September 1983 Unesco Reports in Marine Science, Unesco 1985

التكنولوجيا . فقد كانت الفكرة الأولى تدعو إلى تعاون علمي ، فبينما تعمل بعثة جون موري في المحيط الهندي على ظهر أحد سفن البحوث البريطانية تعمل بعثة مصرية على ظهر السفينة مباحث في البحر الأحمر في نفس الوقت . وقد عرض هذه الفكرة الأستاذ ستانلي جاردينر بجامعة كمبردج على الدكتور حافظ عفيفي باشا وزير مصر المفوض بلندن في ذلك الحين . ولكنه عاد بعد شهر يعرض فكرة أخرى يتم بمقتضاها استعارة البعثة للسفينة مباحث من الحكومة المصرية لتعمل عليها في المحيط الهندي ، على أن تقوم البعثة المصرية بالعمل في البحر الأحمر فيما بعد . وقد وجد الطرفان في هذا الاقتراح حلاً ملائماً لكليهما ، فمن ناحية فشلت لجنة جون موري في العثور على سفينة بريطانية أو غير بريطانية مناسبة تستطيع أن تنفرغ لأعمال البعثة لمدة تزيد عن تسعة أشهر ، ومن ناحية أخرى وجدت الحكومة المصرية في هذا الاقتراح فرصة سانحة لتدريب شبابه من العلماء والضباط والبحارة على أعمال البحث العلمي في المحيط الهندي ، حتى إذا ما عادوا أمكن الاستفادة من السفينة استفادة كاملة في « البعثة المصرية إلى البحر الأحمر » ، والتي كانت مصر تطمح في إيفادها ، وفي تنشيط أبحاث مصائد الأسماك في البحرين المتوسط والأحمر بعد أن ظلت السفينة بدون عمل جاد منذ اقتنائها .

ودراسة الإتفاقية التي عقدت بين مصلحة خفر السواحل المصرية وبين جون موري والمفاوضات التي سبقتها تعطي انطباعاً عن الروح التي سادت هذه المباحثات ، ورغبة كل من الطرفين في الوصول إلى اتفاق مرض . ولعل أهم مقومات الإتفاقية هو العنصر البشري . فالسفينة سوف تعار بضباطها ومهندسيها الملاحين^(١) وبحارها المصريين ، وسوف يوفر الجانب البريطاني القبطان وكبير المهندسين وضابط اللاسلكي . أما البعثة العلمية نفسها فقد تكونت من خمسة من البريطانيين واثنين من المصريين هما الأستاذ الدكتور حسين فوزي^(٢) عالم الأحياء الجغرافيا البيولوجية (والأحياء البحرية) والذي عمل أيضاً كطبيب للسفينة والمرحوم الأستاذ الدكتور عبد الفتاح محمد^(٣) عالم الأحياء الجغرافيا الطبيعية والكيمياء .

لقد اكتسب العلماء والضباط والبحارة المصريون خبرة نادرة خلال تسعة أشهر من العمل الجاد في المحيط الهندي ، فلم تمض أشهر على عودتهم في مايو/ أيار ١٩٣٤ حتى قساموا بالبعثة المصرية إلى البحر الأحمر على ظهر مباحث في ديسمبر/ كانون الأول ١٩٣٤ ، وقد كانت هذه البعثة ثمرة التعاون والتنسيق بين الجامعة المصرية (جامعة القاهرة حالياً) التي كانت قد تأسست عام ١٩٠٨ كجامعة أهلية ومحنة الأحياء البحرية بالغردقة التي تتبعها والتي أنشئت عام ١٩٢٩ ، ومعهد الأحياء المائية الذي كان يعمل بالإسكندرية منذ ١٩٢٤ ، كما ساهمت بجهده

(١) سليم أ. مرقس : الضباط المصريون الأربعة على السفينة مباحث (انظر صفحة ٣٠٣ إلى صفحة ٣١٠ من هذا الكتاب) .

(٢) أ. ل. رايس : الدكتور حسين فوزي - البيولوجي وطبيب البعثة (انظر صفحة ٢٩٣ إلى ٢٩٥ من هذا الكتاب) .

(٣) سليم أ. مرقس : الدكتور عبد الفتاح محمد - كيميائي (انظر صفحة ٢٩٦ إلى صفحة ٣٠٠ من هذا الكتاب) .

كبير البحرية المصرية من خلال مصلحة خفر السواحل التي كانت مسؤولة عن السفينة وضباطها وبحارتها .

وإذا كانت الثمرة الأولى، واعني بذلك البعثة المصرية للبحر الأحمر، قد ائتمت بعد شهور قليلة من عودة مباحث من المحيط الهندي ، فإن الثمرة الثانية وهي إنشاء قسم علوم البحار بجامعة الإسكندرية ، احتاجت لسنوات طويلة حتى تنضج . فلم يتم تأسيس هذا القسم سوى عام ١٩٤٨ على يدي نفس العاملين المصريين اللذين عملا على ظهر مباحث في المحيط الهندي . وقد جاء هذا الجهد المشترك بعد سنوات الأعداد والنضج العلمي في أوروبا والتي اعقبتها سنوات الحرب العالمية الثانية .

لقد كان لانشاء أول قسم لعلوم البحار في الجامعات العربية والأفريقية أثر بالغ في بعث نهضة علوم البحار في كثير من دول المنطقة التي تعلم بعض أبنائها في هذا القسم، كما قام أساتذته وخريجوه بالعمل والتدريس في معاهد وأقسام علوم البحار التي تم إنشاؤها في هذه الدول خلال العقد الأخير .

وتنضج هذه الطفرة في علوم البحار في المنطقة العربية إذا ألقينا نظرة على الخمسين عاما منذ رحلة مباحث . فسوف نجد أن بعض معاهد علوم البحار قد تأسست منذ زمن بعيد . فبالإضافة إلى مصر تأسست المحطة البحرية بجامعة الجزائر عام ١٨٨١، ومعهد علوم البحار والمصائد بسلامبووضواحي تونس عام ١٩٢٤، ومعهد المصايد بالدار البيضاء عام ١٩٤٦ ، وقد أصبحت هذه المعاهد مؤسسات وطنية بعد حصول هذه الدول على استقلالها .

أما بعد الحرب العالمية الثانية مباشرة فلم يحدث تطور يذكر سوى إنشاء قسم علوم البحار بجامعة الإسكندرية عام ١٩٤٨ . وقد ظلت أهمية هذا القسم - الوحيد بين الجامعات العربية والأفريقية في ذلك الوقت - موضع تساؤل حتى جاءت السبعينات وما دار خلالها من مناقشات واجتماعات حول اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ؛ مما أعطى دفعة قوية في مجال تنبيه الشعوب والحكومات إلى الأهمية الاقتصادية لاستغلال الموارد الحية وغير الحية للبحار، وإلى الحاجة الشديدة للمحافظة على البيئة البحرية . وكانت هذه الرسالة أكثر وضوحاً للدول المنتجة للبترو، وخاصة في المناطق الحافة التي لا تلعب الزراعة فيها دوراً حيوياً . وقد سارعت اليونسكو منذ أوائل السبعينات إلى تبني هذه الرسالة والمساعدة على تدريب شباب هذه الدول والدعوة إلى إنشاء معاهد وأقسام علوم البحار وتقديم المعونة الفنية اللازمة لذلك . وفي ظل هذه الظروف الخصبة تأسست مراكز لبحوث علوم البحار في كل من البصرة (١٩٧٣) ، والكويت (١٩٦٧) ، والدوحة (١٩٧٧) ، ومسقط (١٩٨١) ، وعدن (١٩٧٧) ، وصنعاء (١٩٧٦) ، وجدة (١٩٧٤) ، والعقبة (١٩٧٤) ، وسواكن (١٩٧٣) ، وبور سودان (١٩٧١) ، واللاذقية (١٩٧٨) ، وبيروت (١٩٧٢) ، وطرابلس (١٩٦٨) ، وتاجورة ، ليبيا (١٩٧٧) ، وبالإضافة إلى إنشاء هذه المراكز فقد تم بناء سفن ابحاث حديثة لعدد من

هذه المراكز . وفي نفس هذه الفترة تلقت المعاهد التي سبق إنشاؤها في مصر وتونس والجزائر والمغرب دعماً كبيراً من دولها ومن منظمات الأمم المتحدة . وشاركت هذه الدول في بعض البرامج الإفليمية ؛ وعقدت اتفاقات ثنائية ، مما ساعد على نمو علوم البحار في المنطقة العربية .

ولا شك أن هذه المراكز والسفن العلمية تحتاج إلى قوى بشرية على درجة عالية من التخصص ، وقد أمكن بالتدريج ، توفير بعض هذه القوى من أبناء هذه الدول ، ولكن بداية التأسيس على الأقل احتاجت إلى كثير من المتخصصين من غير أبناء هذه الدول ، جاءت نسبة ملحوظة منهم من الأجيال التي تدين بتكوينها العلمي إلى الرعيل الأول الذي اكتسب خبرته الأولى على ظهر « مباحث » أو بالإشتراك في دراسة نتائجها وعيناتها .

وهكذا نرى أن بعثة مباحث/ جون موري للمحيط الهندي لم تقتصر فائدتها على الدولتين اللتين أسهمتا في إيفادها ، بل إن هذا الجهد المشترك أسفر عن سلسلة من التفاعلات في خدمة العلم عامة والدول العربية والإفريقية خاصة .

ومن الناحية الدولية تمثل بعثة جون موري على ظهر السفينة المصرية مباحث علامة مميزة على طريق التعاون الدولي في علوم البحار . فقبل أكثر من ربع قرن من إنشاء اللجنة الدولية الحكومية لعلوم المحيطات التي أسست عام ١٩٦١ بمنظمة اليونسكو لتنظيم وتدعيم التعاون الدولي في علوم البحار ، استطاعت دولتان أن تنظما بعثة مشتركة ناجحة في المحيط الهندي معتمدتين في ذلك على رغبة حقيقية في استكشاف المجهول ، وثقة متبادلة في قدرة علماءها وبحارها على تحمل المشاق في سبيل الهدف المشترك . ويشاء القدر أن يكون أول عمل كبير تضطلع به اللجنة الدولية الحكومية لعلوم البحار عند انشاءها هو تنظيم البعثة الدولية للمحيط الهندي ١٩٥٩ - ١٩٦٥ . وقد اختير هذا المحيط نظراً للشعور العام بين علماء المحيطات بمدى ضآلة معرفتنا به مقارنة بالمعرفة التي توافرت في ذلك الوقت عن المحيطات الأخرى^(١) (٢) . وقد ظلت بعثة مباحث، التي استمرت تسعة أشهر اكملت فيها عشر رحلات وشملت ٢٠٩ محطة علمية أقيانوغرافية ، أطول البعثات الأقيانوغرافية وأكثرها تنظيماً وأغناها في النتائج العلمية في منطقة شمال المحيط الهندي والبحر العربي حتى بدأ التفكير في تنظيم البعثة الدولية للمحيط الهندي . فلا عجب أن تكون هذه البعثة هي أحد المراجع الرئيسية لمن قاموا على تنظيم البعثة الدولية للمحيط الهندي ووضع برامجها العلمية بعد ربع قرن من بعثة مباحث^(٣) .

(١) سعد كامل الوكيل وسليم اتنون مرقس (١٩٦٣).

الكشف العلمي للمحيط الهندي عام ١٩٦٢ ، ٤٤ صفحة ، مطبعة جامعة الإسكندرية ، ١٩٦٢ .

(٢) سليم مرقس (١٩٨٦).

العالم العربي واستكشاف المحيط الهندي . في كتاب « اقتحام المجهول الأعظم » ، قصة البعثة الدولية للمحيط الهندي بقلم دانييل بيرمان ، ٢٠٨ صفحة - اليونسكو المؤسسة العربية للدراسات والنشر بيروت ، ١٩٨٦ .

(٣) = A.A. Aleam and S.A. Morcos (1984) John Murray/ Mabahiss Expedition Versus the International

ومن ناحية أخرى سبقت هذه البعثة بسنوات عديدة اتفاقية قانون الأمم المتحدة للبحار الذي وافق عليه الأمم المتحدة في ٣٠ إبريل / نيسان ١٩٨٢، كما أنها سبقت الحوار الذي دار قبل ذلك لمدة ثمان سنوات عن العلاقات الدولية وحرية البحث العلمي في البحار. ففي عام ١٩٣٣ نجح العلماء والمسؤولون من الدولتين في وضع اتفاقية وبرنامج بعثة علمية مشتركة في مياه بعيدة واهتدوا في ذلك لا بنصوص مكتوبة بل بالمنطق والإحترام المتبادل للمطامح العلمية للأفراد والمؤسسات العلمية وللتطلعات القومية المشروعة والفهم العميق لمصالح هاتين الدولتين والدول الأخرى التي ستزورها البعثة. ولا شك أن تنظيم بعثات علمية على نمط رحلة مباحث/ جون موري قد أصبح الآن أكثر صعوبة ليس فقط بين دولة متقدمة ودولة نامية، بل بين بعض الدول المتجاورة التي تطل على مياه بحرية مشتركة. والدرس الذي نستخلصه من رحلة مباحث هو أن التعاون الدولي والإقليمي له دور فعال في تنمية وتطوير القدرات العلمية للدول النامية. وسوف يمضي وقت تنطور فيه النظرة إلى حرية البحث العلمي في ظل اتفاقية قانون البحار بحيث يمكن الموافقة بين المصالح الوطنية للدول النامية التي تفتح مياهها للتعاون الدولي في البحث العلمي وبين ما تنجيه من هذا التعاون، وعلى الأخص من تطوير قواها البشرية في علوم المحيطات واكتساب الخبرة في إدارة السفن العلمية المتطورة والتدريب على أحدث أجهزة البحث العلمي في استكشاف البحار ودراسة أسرارها. لكل هذه الأسباب حظيت فكرة الاحتفال بمرور خمسين عاماً على بعثة جون موري على ظهر السفينة المصرية «مباحث» بعناية اليونسكو، فقد وافق مؤتمرها العام في دورته الحادية والعشرين في نوفمبر/ تشرين الثاني ١٩٨٠ على تدعيم الأنشطة العلمية التي ستفقد هذه المناسبة

وفي ٣ سبتمبر / أيلول ١٩٨٣ احتفل بهذه الذكرى في الإسكندرية التي كانت نقطة انطلاق البعثة قبل ذلك بخمسين سنة، بعقد اجتماع علمي دولي عن المحيط الهندي. وقد أصدرت اليونسكو في باريس التقرير الرسمي عن هذا الاجتماع. كما أصدرت إحدى المجلات العالمية المرموقة في علوم البحار مجلداً خاصاً يضم البحوث التي نوقشت في هذا المؤتمر الدولي^(١)

وبهذه المناسبة أيضاً كلفت اليونسكو الدكتور أنطوني أ. رايس بتحرير مجلد يضم مذكرات قائد الرحلة والتي عثر عليها غير منشورة في المتحف البريطاني، بالإضافة إلى كثير من المعلومات الشيقة عن تاريخ الإعداد للبعثة والمشاركين فيها وأهميتها العلمية، وعن تاريخ السفينة «مباحث» ووصف للأجهزة العلمية التي استعملت على ظهرها. وقد أصدرت

Indian Ocean Expedition (IIOE) in Retrospect *Deep Sea Research*. Vol. 31, Nos 6- 8 A, pp 583 - 588 Pergamon Press, Oxford, 1984.

Angel, M.V. editor (1984) *Marine Science of the North-West Indian Ocean and Adjacent Waters* - (١) Proceedings of the Mahabiss John Murray International Symposium, Egypt, 3- 6 September 1983. *Deep-Sea Research* Part A, Vol 31, Nos 6-8 A, pp.571- 1035. Pergamon Press, Oxford, 1984.

اليونسكو هذا الكتاب باللغة الإنجليزية عام ١٩٨٦ . والمجلد الذي تقدمه اليونسكو اليوم هو الطبعة العربية لهذا الكتاب ، الذي نرجو أن يسد فراغاً في المكتبة العربية . فقد حظيت هذه البعثة في وقتها ، باهتمام الصحافة العربية ولكن ما كتب عنها باللغة العربية يعد يسيراً بالمقارنة مع ما نشر عنها وعن نتائجها بالإنجليزية واللغات الأجنبية الأخرى . (٢٠١، ٤٠٣)

وسوف يجد القارئ متعة وفائدة في هذا الكتاب الذي يخاطب القراء على اختلاف مشاربهم . فهو كتاب يهتم المتخصصين في علوم البحار وعلوم الملاحة البحرية والمهتمين بتاريخ العلوم الأساسية والعلوم الجغرافية ، كما يهتم المؤرخين لأنه يتناول حقبة هامة من تاريخ مصر وتطورها العلمي والإجتماعي ، ويضاف إلى ذلك أنه كتاب جذاب بالنسبة لهواة المغامرات البحرية وقصص البحث عن المجهول ، وللمثقفين بوجه عام . ولا شك أن هذا الكتاب سوف يثير مشاعر وذكريات جيل من العلماء العرب والضباط البحريين الذين تتلمذوا ، بطريق مباشر أو غير مباشر ، على أيدي الرعيل الأول الذي شارك أو ساهم في رحلة « مباحث » إلى المحيط الهندي والبحر الأحمر ، إضافة إلى أنه يشكل ملحة ممتعة للجيل الجديد من العلماء العرب الذين ينتشرون اليوم في الجامعات ومراكز علوم البحار الحديثة في الوطن العربي ، ليشير حماسهم لرسالتهم العلمية ، من خلال تعريفهم بجهود الأجيال السابقة .

(١) حسين فوزي (١٩٣٩) .

رحلة البانورة المصرية: مباحث إلى المحيط الهندي مع بعثة السير جون موري ، كتاب تذكاري ، معهد فؤاد الأول للأحياء المائية والمصايد ، دار الطباعة المصرية ، ١١٨ صفحة ، القاهرة ١٩٣٩ .

(٢) حسين فوزي (١٩٣٨) .

سندباد عصري . جولات في المحيط الهندي ، مطبعة الاعتماد ، ٢٣٨ صفحة ، القاهرة ١٩٣٨ . كتاب أدبي يحوي أفكار المؤلف وملاحظاته أثناء رحلة « مباحث » إلى المحيط الهندي ، وقد ترجم ونشر بالفرنسية عامي ١٩٥٧ و ١٩٥٨ بالقاهرة . Fouzi, Hussein (1957- 1958) Un Sindbad moderne. Version française de Diane Potier - Boès. La Revue du Caire Avril 1957- Avril 1958.

(٣) حسين فوزي (١٩٦٨) .

سندباد في رحلة الحياة: سلسلة إقرأه رقم ٣٠٦ ، دار المعارف ، ٢٢٣ صفحة ، القاهرة ١٩٦٨ . كتاب أدبي يحوي فصولاً عن ذكريات المؤلف عن رحلة « مباحث » إلى المحيط الهندي .

(٤) أنور عبد العليم (١٩٦٦) .

«بعثة جون موري لاستكشاف المحيط الهندي » . مجلة تراث الإنسانية ، المجلد الرابع ، صفحة ٩٥٩- ٩٧٣ القاهرة ١٩٦٦ .

تمهيد

في الساعة السابعة من صباح يوم الأحد ٣ سبتمبر / أيلول ١٩٣٣م، قامت سفينة صاحب الجلالة ملك مصر، «مباحث»، برفع مراساتها في الحوض الخارجي لميناء الإسكندرية كي تبدأ بعثة «جون مري»، في مشروع انجليزي-مصري مشترك مضى بالسفينة عبر البحر الأحمر، وخليج عدن، والجزء الشمالي الغربي من المحيط الهندي، وخليج عمان. وحين عادت السفينة إلى الإسكندرية بعد تسعة أشهر تقريباً، كانت قد نفذت ٢٠٨ عطة علمية، وعادت ببيانات ومواد محفوظة أصبحت أساساً لسلسلة طويلة من التقارير العلمية التي نشرها المتحف البريطاني (قسم التاريخ الطبيعي) على مدى فترة تزيد عن ثلاثين عاماً.

ولم يقتصر انجاز البعثة على إرساء أسس المعرفة الحديثة في ميدان علوم البحار في المنطقة، بل إن ما أثارته في مصر من اهتمام بهذا الموضوع أسهم على نحو غير مباشر في إنشاء قسم علوم البحار في جامعة الإسكندرية، وفي المزيد من تطوير ما أصبح الآن «معهد علوم البحار والمصايد» المصري. ولذلك فإنه، مع اقتراب الذكرى الخمسين للبعثة، رأى عدد من كبار علماء البحار المصريين وجوب الاحتفال بهذه المناسبة على نحو ما، فاتفقوا باليونيسكو وبالجمعية الملكية البريطانية وبعدد من زملائهم في المملكة المتحدة طلباً للعون والتعاون في هذا الصدد. وكان من بين ما أسفر عنه ذلك عقد ندوة عن بحر العرب والمناطق المجاورة، اجتمعت في الإسكندرية في شهر سبتمبر / أيلول ١٩٨٣م، ونشرت أعمالها في مجلد خاص من مجلة «بحوث البحار العميقة» *Deep-Sea Research*، تولى تحريره الدكتور م. ف. أنجيل^(١). ويمثل المجلد الحالي ثمرة أخرى لهذه الجهود.

وقد قام قائد البعثة، المقدم بحري ر. ب. سيمور سيويل، بوضع مقدمة للتقارير العلمية (نشرت في عام ١٩٣٥م)، أورد فيها عرضاً مختصراً للرحلة، أحال فيه إلى عرض أكثر تفصيلاً لوقائعها ذكر أنه «سينشر في موضع آخر». غير أن محاولات سيويل خلال حياته لم

(*) *Deep Sea Research*، مجلد ٣١، أعداد ٦-٨، الصفحات ٥٧١-١٠٣٥. وقد صدر التقرير الرسمي عن الندوة تحت رقم ٣١ من سلسلة «تقارير اليونيسكو الفنية في علوم البحار» ١٤٥ صفحة بالإنجليزية.)

سجح في العثور على ناشر يتولى إصدار هذه الوقائع المفصلة . وعقب وفاته في عام ١٩٦٤ م ، انتقل المخطوط إلى المتحف البريطاني (قسم التاريخ الطبيعي) ، حيث لا يزال محفوظاً حتى الآن . وهذا المخطوط هو أساس المجلد الحالي .

وعندما اتصلت بي منظمة اليونسكو في أواخر عام ١٩٨٢ م طالبة مني أن أفحص رواية سيويل من منظور استهداف نشرها ، تبين لي أنها تثير بالفعل انطباعاً أخاذاً عن بعثة أقيانوغرافية اعتمدت على تمويل من مصدر خاص خلال فترة ما بين الحربين ، ولكنها رغم ذلك تصلح للنشر وحدها . لذلك حاولت جهدي أن أجمع أطرافاً من المعلومات التكميلية التي أمل أن تسد بعض الثغرات التي تركتها الرواية الأصلية ، وأن تزود القارئ الحديث برؤية أوضح للسياق الذي تمت في إطاره البعثة ولمغزاها . وتتألف هذه المادة الإضافية بصفة رئيسية من مقدمة تاريخية تلخص خلفية الرحلة ، وتراجم مختصرة للمشاركين الرئيسيين فيها ، وعرضاً لمغزى نتائجها العلمية ، وتاريخاً موجزاً للسفينة « مباحث » نفسها منذ بنائها في عام ١٩٣٠ م حتى مولدها الوشيك من جديد متحفاً لعلوم البحار في الإسكندرية . أقر هنا أنني أحمل وحدي كامل المسؤولية عن دقة القدر الأكبر من هذه المعلومات التكميلية أو عدم دقتها ، على الرغم من أن هناك أجزاء عديدة فيها قدمها مساهمون آخرون وردت أسماءهم في النص ، وأنتهز هذه الفرصة لأعبر لهم عن عميق امتناني .

كما أعرب عن شكري كذلك لما تلقينته من عون وتعاون من عديد من الأفراد والمنظمات الأخرى . وينبغي أن أبدأ في هذا الصدد بشكر الدكتورة أ. سيويل لتصريحها بتحرير مخطوط والدها ونشره ، ولأمانة المتحف البريطاني (قسم التاريخ الطبيعي) لالتاحهم الاطلاع على الرواية وغيرها من المواد المتصلة بالموضوع التي في عهدهم ، ولأمانة مكتبات المتحف ، وخاصة مكتبة علم الحيوان ، الذين لم يدخروا وسعاً لمعاونتي خلال زياراتي العديدة لدراسة هذه المواد . أما السيد/ ك. م. ماكينزي ، فإنه لم يكثف بتقديم ترجمة ممتازة لوالده ، بل سمح لي كذلك بالاقتراس من اليوميات التي حرص الكاتبة ماكينزي على كتابتها أثناء الرحلة ، وبالوصول على صور فوتوغرافية لعلم السفينة وليدالية البعثة اللذين في حوزته . كذلك أتوجه بالشكر إلى الدكتور هـ. س. جيلسون الذي سمح لي باختيار معظم الصور الفوتوغرافية الواردة في هذا المجلد من بين تلك التي صورها خلال جولة السفينة ، إلى جانب ما أفادني به هو والسيد/ ت. ت. ماكان من ذكرياتهما الخاصة وتعليقاتهما على مسودتي الأولى وإجابتهما على أسئلتني العديدة . كما تفضل السيد/ ن. جيلكريست ، من مؤسسة سوان هنتر لبناء السفن ، بأن زودوني بالتفاصيل الخاصة بالسفينة « مباحث » عند بنائها وبالصور الفوتوغرافية للاحتفال بتدشينها وبالتجارب التي أجريت عليها . وقد قامت آن شيرلي ، من المتحف البحري بلندن ، بإبداء كثير من التعليقات الثمينة على مسودة أولى ، وقام السيد/ ف. و. ماندروز - من المكتبة المركزية بمدينة نيوكاسل - أبون - تاين ، بتحديد عدد من الشخصيات التي حضرت الاحتفال بتدشين السفينة « مباحث » وتعريفني بها . كذلك تكرم القبطان أ.أ. توفيق - من ترسانة

الاسكندرية - بتزويدي بمعلومات كثيرة عن تاريخ السفينة « مباحث » بعد الحرب العالمية الثانية ، وخاصة عما حدث لها منذ ارسائها النهائي في الاسكندرية عام ١٩٦٥ .

وقد تلقيت بالمثل عوناً كبيراً من زملائي في معهد علوم البحار ، وخاصة من موظفي المكتبة واستديو التصوير الفوتوغرافي . كما أود في الختام أن أتوجه بالشكر إلى السيدة / ك. أ. دارتر لقيامها برسم خرائط خط السير ، وللسيدة / ب. هـ. تالبوت والسيدة / د. ب. د. ألن لقيامهما بنسخ المخطوط على الآلة الكاتبة من أصول تكاد لا تقرأ .

أ. ل. راي

معهد علوم البحار بالملكة المتحدة

فبراير / شباط ١٩٨٤

الجزء الأول

هبة « جون مرّي » وتنظيم البعثة

بقلم : أ.ل. رايس

تعد بعثة « جون مري » بعثة غير عادية إذا قورنت بالبعثات الأقيانوغرافية المشابهة ، لأنها نادراً ما يشار إليها باسم السفينة التي قامت بها . والواقع أن اسم السفينة « مباحث »^(١) غير معروف على نطاق واسع ، بل إن بعض الإحالات إلى البعثة تفترض بوضوح أن السفينة التي قامت بها كانت تحمل إسم « جون مري » . ذلك أن البعثة استمدت إسمها من عالم الأقيانوغرافيا الشهير^(٢) الذي كانت هبته - المقدمة قبل عشرين عاماً تقريباً من تاريخ البعثة - صاحبة الفضل الأكبر في تمويلها ، على حين أن استخدام السفينة « مباحث » كان نتيجة اختيار متأخر استقر عليه الرأي بعد أن انتهت سلسلة من الإحتمالات الأخرى إلى لا شيء .

كان الأقيانوغرافي « جون مري » ابن محاسب اسكتلندي هاجر إلى كندا عام ١٨٣٤ . وقد ولد « جون » في « كوبريج » بمقاطعة أونتااريو عام ١٨٤١ ، وعاد إلى اسكتلندا في سن الخامسة عشرة ليعيش مع جده لأمه في « بريدج أوف آلان » ، وأتم دراسته الثانوية في « ستيرلينج » ، ثم بدأ دراسته الجامعية في جامعة أدنبره . وفي عام ١٨٦٨ بدأ دراسة الطب ، ولكنه - على الأرجح - لم يكن يعترم أبداً حضور أية امتحانات في هذا المجال . وعلى أية حال ، فإنه لم يكد يقضي بضعة أسابيع في دراسة الطب حتى حصل على وظيفة جراح على سفينة لصيد الحيتان من « بيترهيد » ، حيث قضى على ظهرها سبعة أشهر في المحيط القطبي الشمالي ، زار خلالها ميناء « سيبستبرجن » وجزيرة « يان ماين » .

ثم عاد « مري » إلى جامعة أدنبره حيث التحق بالعمل في معمل ب . ج . نيت ، أستاذ الفيزياء ، بينما كان « تشارلز ويفيل طومسون » ينظم بعثة السفينة « تساننجر » . وكان جميع أفراد الهيئة العلمية للبعثة قد تم تعيينهم بالفعل عندما استقال أحد المساعدين في اللحظة الأخيرة ، فعرضت الوظيفة الحالية على « مري » ، الذي قبلها .

وأثناء جولات السفينة « تساننجر » التي استمرت من عام ١٨٧٢ إلى عام ١٨٧٦ ، وجه « مري » اهتماماً خاصاً إلى البلانكتون ، ورواسب قاع البحر ، وأصل نشوء الشعب المرجانية

(١) سميت السفينة بالإنجليزية Mabahiss منذ البداية ، وفي هذا قدر من الخطأ ، بإحلال ما يقابل حرف الـ «سين» على ما كان يجب أن يكون مقابل لحرف الـ « ثاء » ، أي أن صحة التسمية الإنجليزية كان يجب أن تكون Mabahith ، ولكن استقر التقليد منذ زمن طويل على المجيء الإنجليزي Mabahiss بمعل تغييره أمراً متعمداً . أنظر : S. Morcos, 1984. The Egyptian Expedition to the Red Sea Deep-Sea Research. Vol. 31 (8-8A) الصفحات ٥٩٩ - ٦١٦ .

(٢) هناك روايات عديدة منشورة عن حياة السير جون مري ، لعل أشهرها هي :

W.A. Herdman 1923, *Founders of Oceanography and their Work*, London, Edward Arnold, 340 pp.

وهناك أيضاً روايات كثيرة عن اشتراك جون مري في شركة فوسفات جزيرة كريسماس ، التي جلبت له ثراء كبيراً -

وأناحت له تخصيص المنحة التي أدت في النهاية إلى بعثة جون مري . وأفضل هذه الروايات هي : H. Burslem,

(1975), « Science pays off : Sir John Murray and the Christmas Island Phosphate Industry 1886 -

1914 » *Social Studies of Science*, No 5 pp 5-34

وتكوينها . ورغم إسهاماته الهامة في هذه المجالات جميعاً ، فإن اهتمامه المبكر هذا برواسب قاع البحر وبالشعب المرجانية هو الذي قَدَّر له أن يصبح - على نحو غريب - ذا مغزى خاص بالنسبة لبعثة جون مَرْي / مباحث .

وفي ختام بعثة السفينة « تشالنجر » عاد مَرْي إلى استئناف دراسته في أدنبرة ، ود لم يلبث أن انضم في عام ١٨٧٧ إلى السير تشارلز ويفيل طومسون « Charles Wyville Thomson » في « مكتب تشالنجر » ، الذي أنشئ في منزل صغير قرب الجامعة للإشراف على دراسة مجموعات البعثة ونشر النتائج . وكان مَرْي في البداية مسؤولاً بصفة رئيسية عن التوثيق وإرسال المجموعات ، ولكن التدهور المطرد في صحة ويفيل طومسون أدى به إلى أن يأخذ على عاتقه قدراً متزايداً من المسؤوليات ، حتى أصبح يتحمل كامل المسؤولية عن التحرير بعد وفاة طومسون في عام ١٨٨٢ .

وبما يذكر أن المجلدين الأخيرين من « التقرير » - اللذين يحتويان على « ملخص النتائج » الذي أعده مَرْي - لم يصدرا إلا في عام ١٨٩٥ . وقد حكيت مرات عديدة في هذا الصدد قصة المعركة الطويلة الأجل التي استدعى الأمر خوضها ضد شح الخزانة على نشر « تقارير تشالنجر » . بيد أن مَرْي واصل خلال ذلك بحوثه التي بدأت أثناء رحلة « تشالنجر » ، فقل على الجمعية الملكية في أدنبرة في عام ١٨٨٠ أول بحث من سلسلة أبحاث عن الحواجز المرجانية تنقض نظرية داروين عن منشأها ، ونشر في عام ١٨٩١ المونوغراف الذي ألفه بالإشتراك مع « القس رينار » - والذي أصبح علماً كلاسيكياً في ميدانه - عن رواسب أعماق البحر التي جمعت خلال بعثة « تشالنجر » .

ولكي يواصل مَرْي بحوثه عن الشعب والحواجز المرجانية ، كان يحتاج إلى عينات جيولوجية من أكبر عدد ممكن من الجزر القائمة وسط المحيط ؛ وكانت إحدى هذه الجزر هي « جزيرة كريسماس » التي تقع على مسافة ٣٠٠ كم من ساحل جاوة في المحيط الهندي ، فلجأ مَرْي إلى أخصائي الهيدروغرافيا الكابتن و. ج. ل. وارتون « W.D.L. Wharton » كي يساعده في الحصول على عينات من تلك الجزيرة . وبادر وارتون إلى الإستجابة ، فأمر الكابتن ج. ف. ل. ب. ماكليز « J.F.L.P. Maclear » - الذي كان نائب قبطان للكابتن ج. س. نيرس « G.S. Nares » أثناء بعثة السفينة تشالنجر ثم أصبح قبطاناً لسفينة الأسطول « فلاينج فيش » (السمكة الطائرة) في الشرق الأقصى - أمره وارتون بالتوقف في جزيرة كريسماس أثناء رحلة عودته إلى إنجلترا للحصول على العينات المطلوبة . وبناء على ذلك قام ماكليز في يناير/ كانون الثاني ١٨٨٧ بجمع عينات من صخور الشاطئ والشعب المرجانية في جزيرة كريسماس ، أرسلت بعد ذلك إلى مَرْي في أدنبرة عندما وصلت السفينة إلى إنجلترا . ووجد مَرْي ضمن هذه العينات عينة من الشعب المرجانية ترقد في قلبها حصاة من فوسفات الكالسيوم النقي ، وهو أمر لم تسبق مصادفته أبداً في أية عينة من الجزر المرجانية .

وطلب مَرِّي من وارتون أن يدبر استكشافاً أكثر دقة وشمولاً ، يتضمن جمع صخور من أكثر أجزاء الجزيرة ارتفاعاً ومن شاطئها على السواء . وصدر الأمر في هذه المرة إلى ضابط آخر من ضباط السفينة تشالنجر السابقين ، هو الكابتن « بلهام ألدريتش » « Pelham Aldrich » قبطان سفينة الأسطول « إيجيريا » ، حيث طلب منه أن يزور الجزيرة أثناء رحلة لقياس الأعماق كان مقرراً أن تقوم بها سفينة من الملايو إلى موريشيوس . وخلال شهر أكتوبر/ تشرين الأول ١٨٨٧ ، جرى استكشاف لمدة عشرة أيام لجزيرة كريسماس ، وجمعت منها ٢١ (إحدى وعشرون) عينة جيولوجية أرسلت إلى مَرِّي ، الذي عثر مرة أخرى في هذه العينات على فوسفات الكالسيوم ، وأصبح مقتنعاً بإمكان العثور في الجزيرة على طبقات غنية من هذا النوع من الصخور .

وفي الثمانينات كان الطلب يتزايد تزايداً هائلاً على السوبر فوسفات ، الذي كان أكثر الأسمدة الإصطناعية استخداماً وأوسعها انتشاراً في الزراعة البريطانية المتزايدة الكثافة : وسرعان ما أدرك مَرِّي المغزى الاقتصادي لما كان قد بدأ باعتباره استقصاءً علمياً خالصاً . وبمجرد أن انتهى من فحصه للعينات التي جلبتها السفينة « إيجيريا » - حيث تم ذلك في فبراير / شباط ١٨٨٨ - اتصل بدوق أرجيل ، الذي كان أباً لضابط آخر من ضباط السفينة « تشالنجر » ، فكتب الدوق بدوره إلى رئيس الوزراء ، لورد سالزبوري « Lord Salisbury » ، موصياً باحتلال جزيرة كريسماس على وجه السرعة . وقد قبل لورد سالزبوري هذه التوصية ، وتصرفت مختلف الإدارات الحكومية المعنية بمقتضاها تصرفاً بالغ السرعة ، انتهى بضم جزيرة كريسماس إلى الممتلكات البريطانية في ٦ يونيو/ حزيران ١٨٨٨ ، أي بعد فترة لا تزيد على ستة أشهر بعد وصول العينات التي جلبتها السفينة « إيجيريا » إلى مَرِّي . غير أن مَرِّي كانت أمامه معركة أطول قبل أن يتمكن من الحصول على تصريح بالتفتيش عن الموارد المعدنية في الجزيرة واستغلالها !

وكانت العقبة الرئيسية هي وجود مُطالب آخر منافس على جزيرة كريسماس ، هو « جورج كلونيس روس » « George Clunies Ross » ، الذي كانت أسرته تحتل جزر كوكوس وكيلنج القريبة وتسيطر عليها بمقتضى عقد منحت له الحكومة البريطانية . ومن هنا وقع على كاهل وزارة المستعمرات عبء التحكيم بين الطرفين المتنافسين . وبعد سلسلة من التفتيات التي وُثِّعَ كل منها لمصلحة أحد الطرفين على التعاقب ، أصدرت وزارة المستعمرات ترخيصاً مشتركاً لها معاً ، سرى مفعوله منذ بداية ١٨٩١ ، ونص على أن يحتل « مَرِّي » و « روس » الجزيرة معاً بصفة مشتركة لمدة ٩٩ سنة ، وأن يدفعاً جعالة بنسبة خمسة في المائة من قيمة كل ما يصدرانه من الجزيرة من أخشاب وفوسفات .

وتولت أسرة « روس » تنظيم عملية الاستعمار المبدي لجزيرة كريسماس ، ولكن مَرِّي لم يتمكن خلال السنوات القلائل الأولى لفترة الترخيص المشترك من أن يجعل الأسرة تبذل أي

جهد لاستغلال موارد الفوسفات ، لأن أفرادها كانوا يفضلون الإقتصار على التزام الأنشطة التي يألّفونها ، وهي الزراعة وقطع الأخشاب . غير أن أفراد الأسرة استجابوا في النهاية لضغط مريّ المستمر والمثابر ، ووافقوا على تكوين شركة تعدين . وفي شهر يناير/ كانون الثاني ١٨٩٧ ، تم تسجيل شركة جزيرة كريسماس للفوسفات ، بمجلس إدارة يرأسه مريّ .

وبدأ التعدين بنشاط في عام ١٨٩٩ ، وبحلول عام ١٩١١ ، كان قد تم تصدير كمية فوسفات من الجزيرة تبلغ مليون طن ، حققت عائداً مالية ضخمة لحملة أسهم الشركة ، ومن بينهم مريّ وأفراد أسرة روس ، كما حققت إيرادات كبيرة للحكومة البريطانية . وقد كتب مريّ في عام ١٩١٣ يقول أن الحكومة البريطانية قد حصلت من جزيرة كريسماس حتى ذلك التاريخ على قدر من الإيرادات المتنوعة - من عوائد وجعالات وضرائب - يزيد عن مبلغ الـ ١٧٠٠٠٠ جنيه استرليني الذي يمثل التكلفة الإجمالية لبعثة السفينة «تشانجر» . ولعل تقدير مريّ أن يكون قد سبق الزمن ببضع سنوات ، ولا سيما إذا وضعنا في الاعتبار ما كان للحرب العالمية الأولى من أثر بالغ الضرر على شركة الفوسفات ، ولكن لا يوجد أدنى شك في أن الخزنة البريطانية قد حصلت من جزيرة كريسماس في نهاية الأمر على مبالغ تفوق كثيراً ما أنفقته على بعثة «تشانجر» . كما أن هناك دلائل قوية تؤيد مقولة مريّ الأخرى بأن صناعة الفوسفات في جزيرة كريسماس كانت نتيجة مباشرة لبعثة «تشانجر» ، وبأنه لولا هذه الصلة ، لما استغلت موارد الفوسفات في الجزيرة على الإطلاق ، أو لذهب عائدها إلى بلد آخر . وإذا سلمنا بهذه الصلة ، فإن المكاسب الشخصية التي حققها مريّ نتيجة لمعلومات اكتسبها من خلال عمله في الخدمة العامة قد تبدو أمراً غريباً بالمعايير الحديثة ؛ غير أننا يجب أن نقرر أيضاً أنه عاد فوجّه قادراً كبيراً من ثروته الشخصية هذه إلى خدمة علم المحيطات . وقد تحمل أثناء حياته - على نفقته الشخصية - تكاليف إصدار ميدالية «تشانجر» عندما رفضت الخزينة العامة دفع هذه التكاليف عند اتّمام تقارير البعثة ؛ كما أقام مخبراً للبحوث قرب بيته في «تشانجر لودج» وظل ينفق عليه ؛ وخصص من ماله منحة ميدالية الكساندر أجاسيز التابعة لأكاديمية العلوم في الولايات المتحدة الأمريكية ؛ وتحمل في عام ١٩١٠ جميع مصروفات رحلة الشهور الأربعة في شمال المحيط الأطلسي التي قامت بها السفينة «مايكل سارز» ، وذلك باستثناء النفقات العادية للسفينة ذاتها ، التي أعارتها الحكومة النرويجية لهذا الغرض .

وقد استمرت مؤازرة مريّ لعلم المحيطات بعد وفاته في حادث سيارة وقع على مقربة من مدينة أدنبره في عام ١٩١٤ ؛ فطبقاً لشروط وصيته ، تم منح ٢٥٠ سهماً من أسهم شركة فوسفات جزيرة كريسماس وتخصيص ما تدره من ربح ، تحت إشراف أبناء مريّ ، « للبحوث أو الاستقصاءات أو الاستكشافات العلمية التي يمكن أن تؤدي إلى زيادة المعارف في مجال العلوم الطبيعية ، ولا سيما علم المحيطات وعلم مسطحات المياه العذبة » .

وكانت آمال مريّ منعقدة أصلاً على أن يقوم أبناءه ، ولا سيما الذكور منهم ، بمواصلة جهوده العلمية . إلا أنه قبل وفاته بفترة قصيرة كان فيما يبدو « قد أدرك أن أدواق أبنائه

تنظيم البعثة ٣٣

ومشاعرهم تنصرف إلى اتجاهات أخرى»^(١)، ومن ثم فقد اقترح في وصيته أنه، مع استمرار أبنائه في الإشراف على المنحة التي حددها إلا أنهم في حالة ضرورة انفاق أكثر من ثلاثمائة جنيه استرليني على مشروع بعينه، ينبغي لهم عندئذ أن يستشيروا بشأنه إما الجمعية الملكية، أو «جمعية تشالنجر»، أو «الجمعية الملكية في أدنبره»^(٢).

وقد إحتار «توماس هندرسون مري» «Thomas Henderson Murray» - ابن مري الأصغر - أن يهاجر إلى روديسيا الشمالية (زامبيا الآن) عقب انتهاء الحرب العالمية الأولى بفترة قصيرة، وإن كانت رواية سيمور سيويل تسجل أنه سافر إلى مصر كي يشارك في الترحيب بعودة السفينة «مباحث» في ختام رحلتها؛ ومن هنا فإن مسؤولية إدارة منحة مري تركت على عاتق الابن الأكبر، «جون تشالنجر مري».

وبحلول منتصف عام ١٩٣١ كان قد تجمع في حساب المنحة مبلغ كبير؛ وتقرر استخدام ٣٠,٠٠٠ جنيه استرليني منه لتمويل بعثة رئيسية في مجال علم المحيطات، فلجأ «جون تشالنجر مري» «J.C. Murray» في هذا الصدد إلى طلب العون والمشورة من الأستاذ «ج. ستانلي جاردنر» «J. Stanley Gardiner»، أستاذ علم الحيوان بجامعة كيمبردج؛ والدكتور «أ. ج. ألن» «E.J. Allen»، مدير مختبر البيولوجيا البحرية في بليموث، والدكتور «و. ت. كالمان» «W.T. Calman»، أمين شعبة علم الحيوان بالمتحف البريطاني (قسم التاريخ الطبيعي). وقد أجرى هؤلاء العلماء بدورهم مشاورات واسعة مع زملائهم في بريطانيا وفي الخارج^(٣)، وانتهوا إلى أن البعثة يجب أن تستقضي منطقة غرب المحيط الهندي، وأن قائدها العلمي ينبغي أن يكون اللفتنانت كولونيل «ر. ب. سيمور سيويل» «R.B. Seymour Sewell».

وقد كان اختيار المحيط الهندي في محله تماماً، لأن السير «جون موي» نفسه كان يرى أن هذه المنطقة جذيرة بالإهتمام الخاص نظراً لأن بعثة السفينة «تشالنجر» لم تزرها، ولأنها لم تكد تلق أي دراسة في حياته، باستثناء سلسلة من الجولات التي قامت بها سفينة البحرية الهندية الملكية «انفستيجاتور» *Investigator* ابتداء من عام ١٨٨١ فصاعداً. وكانت سفينة الأبحاث الدانماركية «دانا» قد عبرت الجزء الغربي من المحيط الهندي، من سيلان إلى مدغشقر ومباسا،

(١) تقرير أمين علم الحيوان بالمتحف البريطاني (التاريخ الطبيعي) (Natural History Section of the British Museum)، المؤرخ ٢١ يناير / كانون الثاني ١٩٢٠ عن محتويات فيلا ميدورا «Villa Medusa» في أدنبره، حيث كانت تحفظ آنذاك مجموعات جون مري. B.M. (N.H.) Mineralogy Library, pamphlet box 187.

(٢) وصية جون مري، دار السجلات المعمومة، أدنبره، ١٩٤٧-٢٣٨.

(٣) خطاب (بالإنجليزية) من ج. ستانلي جاردنر إلى رئيس مجلس أوصياء المتحف البريطاني، مؤرخ ١٩ مايو / أيار ١٩٣٢. وطبقاً لما جاء في هذا الخطاب، فإن جاردنر «أرسل إعلاماً دورياً إلى السلطات الرئيسية في كل بلد من هذا الموضوع»، وتلقى ٣٧ رداً.



الشكل ١ - السير جون مري (إلى اليسار) في صورة مع عالم الأحياء الألماني «رست هيكل (في الوسط) وكيميائي بعثة «تسالبحر» جون بايغ بوكمان ، أمام متحف الأقباطوغرافيا في موناكو أثناء إنشائه في أبريل / نيسان ١٩٣٠ (الصورة بأذن من متحف الأقباطوغرافيا في موناكو).

خلال رحلتها حول العالم التي استمرت من ١٩٢٨ إلى ١٩٣٠ ، واكتشفت أثناء ذلك سلسلة جبال «كارلسبرج» ، ولكن المنطقة لم تشهد خلاف ذلك إلا قدراً ضئيلاً من العمل منذ وفاة مري . يضاف إلى ذلك أن الطبيعة المغلقة نسبياً لهذا الجزء من المحيط - الذي تمتد حوله اليابسة من جميع الجهات باستثناء حده الجنوبي - مع وجود عدد قليل من الأنهار الرئيسية التي تصب فيه ، كان يشير إلى أن كيمياء هذا الجانب وفيزيائه قد تكون أيسر فهماً منها في مناطقها الأخرى الأكثر تعقيداً .

وليس واضحاً ما إذا كان اختيار سيويل قائداً للبعثة قد حدث سابقاً أو لاحقاً لقرار دراسة الجزء الشمالي الغربي من المحيط الهندي ، وإن كان من المحقق أنه كان أحد المراسلين الذين أوصوا بدراسة هذه المنطقة^(١). وكانت خبرته بصفته جراحاً وأخصائياً في التاريخ الطبيعي على السفينة «انفستيجاتور» Investigator مناسبة في هذا الصدد إلى أبعد حد ، كما أن خروجه اللوشيك إلى التقاعد من وظيفته كمدير للاستقصاءات العلمية لحيوانات الهند كان مناسباً في موعده على نحو خاص^(٢). وعلى أية حال ، فقد اشترك سيويل إلى أبعد حد في التخطيط المبدئي للبعثة قبل بضعة شهور من صدور القرار الرسمي عن لجنة هبة جون مري .

وقد اجتمعت هذه اللجنة لأول مرة في ١٥ يونيو/ حزيران ١٩٣٢^(٣) ، وكانت تتألف من ج.تش. مري (رئيساً) ، وستاني جاردنر (سكرتيراً) ، وألن وكلمان ، كلهم باعتبارهم ممثلين لأوصياء هبة السير/ جون مري ، ثم «سى. تيت ريجان» «C. Tate Regan» ، ممثلاً لأوصياء المتحف البريطاني ، و«ج.ت. تايلور» «G. Taylor» ممثلاً للجمعية الملكية ، والفائس - أدميرال (نائب أمير البحر) ، «ه.ب. دوجلاس» «H.P. Douglas» أخصائي الهيدروجرافيا السابق لدى الأميرالية ، ثم سيويل .

وبعد أن استعرضت اللجنة ما سبق اتخاذه من قرارات ووافقت على خطة العمل العامة التي وضعها سيويل^(٤) ، كان موضوع السفينة أهم بند تناقشه . وكانت قد جرت من قبل مناقشة إمكانية استخدام السفينة «وليم سكورسي»^(٥) ، التي بُنيت خصيصاً لتضم إلى سفينة الأبحاث الملكية «ديسكفري» في استقصاءات المحيط المتجمد الجنوبي ، ولكن سيويل كان أكثر تفصيلاً للسفينة «دانا» ، لأنها كانت مجهزة بالتهوية بالدفع التي تناسب المناخ المداري والإستوائي ، بالإضافة إلى احتوائها على تسهيلات إقامة أوسع لطاقم العلميين . غير أن اللجنة كانت في تلك المرحلة ، ولفترة تالية ، تأمل في إمكان التنسيق المشترك مع جولة علمية

(١) انظر : 641 - 64 : 131, *Nature*, London, 1933, The John Murray Expedition, J. Stanley Gardiner

(٢) انظر مذكرات التراجم عن سيمور سيويل في هذا المجلد ، ص

(٣) انظر : 89 F.M. , *Committee Papers*, B.M. (N.H.), Zoology Library

(٤) يتبين من خطة سيمور سيويل أن اشترك السرا أ. ف. طومسون كان قد تم اتخاذ قرار بشأنه ، ولكن بقية العاملين العلميين لم يذكر سوى أنهم «أثنان أو ثلاثة من صغار علماء الحيوان ، حيث يتوقف العدد على الحصول على السفينة لاستخدامها في البعثة» .

(٥) قام ببناء السفينة «وليم سكورسي» شركة Cook, Welton and Gemmell Ltd ، وأُنزلت إلى الماء في بيرلي ، بمقاطعة يوركشاير في ٣١ ديسمبر ١٩٢٥ . وكان طولها الكلي ١٣٤ قدماً ولها محركات قوتها ١٠٥٠ حصاناً . وقد بنيت على نسق بناء سفن صيد الحيتان ، ولكنها كانت أكبر وأقوى من معظم سفن صيد الحيتان في ذلك الوقت . وقد اشتركت في استقصاءات علمية من عام ١٩٢٦ حتى عام ١٩٣٠ . انظر : Kemp, S. and Hardy, A.C. 1929, *The Discovery: Investigations, objects, equipment and methods used in research. 'Discovery Rep. 1:*

تنظيم البعثة ٣٧

يختلفون قليلاً عن أولئك الذين حضروا الاجتماع الأول . فكان هناك جاردنر ، وكلمان ، وآلن ، وتيت ريجان حاضرين للمرة الثانية ، ولكن سيويل كان قد اضطر للعودة إلى كلكتا كي ينهي أمر إدارته لاستقصاء علم الحيوان ، بينما اعتذر عن الحضور كل من دوجلاس وتيلور . وفي نفس الوقت ، فإن ستانلي كمب «Stanley Kemp» مدير استقصاءات السفينة «ديسكفري Discovery» كان قد تم ضمه إلى اللجنة هو والكابتن ج.أ. إيدجل J.A.Edgell ، أخصائي الهيدروغرافيا الحالي ، يصاحبه د. ج. ماثيوز D.J.Matthews . وكان هناك أخيراً الكابتن ماريوت Marriott الذي حضر الاجتماع باعتباره ضيفاً .

وكان واضحاً أن اللجنة قد تنفست الصعداء لأن البعثة أصبحت لها في نهاية الأمر سفينة ، وقيلت اللجنة بامتنان عرض الكابتن ماريوت أن يقوم بتعيين اللازم لإعادة تجهيز السفينة في الإسكندرية وبالإشراف على ذلك . كذلك أعرب أعضاء اللجنة عن اغتباطهم لأن قيادة البحرية البريطانية (الأميرالية) ستعير للفتنانت كوماندر و.أ. فاركوهارسون W.I. Farquharson للبعثة ، على أن تتحمل أموال البعثة ما كان سيستحقه من مرتبات ومخصصات خلال تلك الفترة لو أنه قضاها عاملاً في مرفق الهيدروغرافيا بالبحرية الملكية البريطانية . وقد قدرت تكاليف ذلك لمدة ١٢ شهراً فكانت مبلغاً يتراوح بين ١٨٠ و ٢٠٠ جنيه استرليني !

واخطرت اللجنة أيضاً بأن « مدير عام المساحة في الهند قد وافق على إيفاد الميجور (الصاغ - الرائد) جليني Glennie في إحدى جولات مباحث إلى جزر المالديف ، إلخ ، بغية إجراء عمليات رصد للجاذبية الأرضية فيما يتعلق بعمق الصخور الموجودة تحت تشكيلات كربونات الجير في الحواجز والشعب المرجانية » . ولا شك في أن هذا فرع استقصائي كان يسعد له السير / جون مَرَي كثيرًا لو كان على قيد الحياة .

وأعقب ذلك مناقشة تفصيلية لعدد أفراد الفريق العلمي ، وأجورهم ، وواجباتهم ، وإن كان محضر الاجتماع لا يذكر إلى جانب القومندان سيويل غير واحد فقط ، هو . ف. طومسون E.F.Thompson ، وهو كيميائي تقرر أن يكون نائباً لرئيس الفريق العلمي . وكان على طومسون أن «يضع نفسه تحت تصرف» سيويل اعتباراً من أول أبريل / نيسان ١٩٣٣ ، على أن يحصل في مقابل ذلك على مرتب قدره ٢٥ جنيه استرليني في الشهر حتى تاريخ بدء البعثة ، ثم يحصل بعد ذلك على مكافأة قدرها ١٠٠ جنيه استرليني مقابل خدماته طوال فترة الرحلة ، مثله في هذا مثل كل من العلماء المشتركين .

ومن الغريب أن محضر الاجتماع لا يتضمن أي ذكر لوضع قبطان السفينة «مباحث» ، على الرغم من أن هذه المسألة لا بد وأنها كانت موضع اهتمام كبير من اللجنة في اجتماعها ذاك ، الذي لم يكن يفصله عن التاريخ المعتمز لبدء البعثة سوى سبعة أشهر تقريباً .

بيد أنه في ٤ أبريل / نيسان ، أصدر ستانلي جاردنر خطاباً دورياً آخر يفصل فيه مداولات

أخرى يجري القيام بها في نفس وقت بعثة جون مَرِّي ؛ كانت موافقة « يوهانس شميت » «Johannes Schmidt» على قيادة مثل تلك الجولة في السفينة « دانا » مرجحة ، حيث كانت لجنة جون مَرِّي ستضطر في تلك الحالة إلى الرضا باستخدام السفينة « وليم سكورسي » . وكان من المنتظر أن يتضح الموقف خلال زيارة كان سيويل على وشك القيام بها إلى كوبنهاجن .

وعقب هذه الزيارة ، أورد سيويل في وثيقة محددة أنه نتيجة للمناقشات التي أجراها مع « شميت » ومع « مورتنسين - Mortensen » ، مدير مصايد الدانمرك ، فإنه قد انتهى إلى استبعاد إمكانية الحصول على السفينة « دانا » بسبب ازدحام برنامج العمل الذي كان ينتظر أن تقوم به السفينة في خدمة إدارة المصايد أثناء الفترة التي حُدِدت لبعثة جون مَرِّي .

وبناءً على ذلك ، التقى ج. سى. مَرِّي ، وسيويل ، وستاني جاردنر في ٣٠ أغسطس / آب ١٩٣٢ واتفقوا على خطة معدلة ، تقوم على استخدام سفينة أبحاث المصايد « جورج بلاي » التي تمتلكها وزارة الزراعة والمصايد ، وتم توزيع هذه الخطة المعدلة على أعضاء اللجنة . وكانت الخطة تقضي ببدء الرحلة من إنجلترا في أغسطس / آب ١٩٣٣ ، على أن تبدأ رحلة العودة بالإبحار من جزيرة الحنّيش الكبير في جنوب البحر الأحمر في أبريل / نيسان ١٩٣٤ .

وذكرت الخطة أيضاً أن اتصالات قد جرت مع الحكومة المصرية للسؤال عما إذا كانت سفينة صاحب الجلالة المصرية « مباحث » يمكن أن تقوم « ببعثة مزامنة . » في البحر الأحمر ، لأن نتائج مثل هذه البعثة ، إلى جانب أعمال السبر الصوتي التي ستجرىها في البحر الأحمر السفينة « جورج بلاي George Bligh » يمكن أن تنتهي إلى نتائج بالغة الأهمية للعلم ، ومن شأنها أن تحفز عن جدارة وأن تقدم عوناً كبيراً لجهود مركز البحوث العلمية الممتاز الذي أقامته مصر في الغردقة .

وطبقاً لما يذكره سيويل في روايته ، فإن السلطات المصرية قررت أنها لا تملك الخبرة اللازمة كي تتولى بمفردها تنظيم مثل هذه البعثة ؛ وعرضت بدلاً من ذلك إعارة السفينة « مباحث » من أجل القيام بالبعثة الرئيسية . وفي ديسمبر / كانون الأول عام ١٩٣٢ ، وزع ستاني جاردنر على أعضاء اللجنة مذكرة عن السفينة « مباحث » وخطاباً يوضح أن عرض الإعارة قد تم قبوله ، وأن من الممكن اتخاذ قرارات بشأن العديد من الأمور المعلقة ، واعتزم بناءً على ذلك أن يدعو إلى عقد اجتماع ثانٍ للجنة في يناير / كانون الثاني عام ١٩٣٣ ، يسافر بعده الكابتن ماريوت Marriott - من البحرية الملكية البريطانية - إلى مصر كي ينظم أمر التعديلات التي يلزم إجراؤها في السفينة .

وحين عُقد هذا الاجتماع الثاني في ٢٦ يناير / كانون الثاني ١٩٣٣ ، كان الحاضرون فيه

اللجنة الفرعية المختصة بأمر السفينة ، والتي كانت قد اجتمعت في ٣٠ مارس/ آذار عقب عودة ماربوت من مصر . وقد خص هذا الخطاب الدوري شروط إعارة السفينة مباحث^(١)، بما في ذلك ضرورة تعيين قائد لها قبل ١ يوليو/ تموز . وقد حاول ماربوت فيها يبدو أن يجيد للسفينة قبطاناً مناسباً أثناء زيارته لمصر ، ولكنه لم ينجح في ذلك . وعلى ذلك فقد أجرت اللجنة الفرعية مقابلة واختباراً شخصياً للكابتن ك. ن. ماكينزي (K.N. Mackenzie) وعيسته قبطاناً للبعثة لأنه كان قد اكتسب خبرة كبيرة في مجال البحوث الأقبانوغرافية على ظهر السفينة «ديسكفري Discovery» أثناء بعثة البحوث البريطانية/ الأسترالية/ النيوزيلندية المشتركة التي قادها السير/ دوجلاس موسون (Sin Douglas Mawson) في المحيط المتجمد الجنوبي في الفترة ١٩٢٩-١٩٣١ .

وذكر « ستانلي جاردنر Stanley Gardiner » صراحة في خطابه الدوري أن « هناك بعض المسائل التي لا تزال أقل وضوحاً مما هو مرغوب » ، وهو قول فيه شيء من توهين الأمور ، لأن اللجنة كان لا يزال عليها - ضمن أمور أخرى - أن تعين كبير مهندسين للسفينة ، كما أن اثنين فقط من العلماء البريطانيين الذين سيشترون في البعثة هما اللذان كان قد استقر عليهما الرأي ، فضلاً عن أن القائد العلمي للبعثة كان مقرراً أن يبقى خارج البلاد لمدة شهرين آخرين ! غير أن ستانلي جاردنر ذكر في خطابه الدوري « أنه ليس من المتوقع نشوء صعوبات خطيرة » ، وأنه يعتزم الدعوة إلى عقد اجتماع آخر للجنة بكامل هيئتها في شهر يونيو/ حزيران ، بعد عودة سيويل إلى المملكة المتحدة من الهند عن طريق الإسكندرية ، حيث كان متوقعاً أن يقضي بعض الوقت في أواخر شهر مايو/ أيار .

وكان ذلك الاجتماع الثالث للجنة هو الأخير قبل إبحار «مباحث»، وقد عقد في ٢٠ يونيو/ حزيران بحضور جميع أعضاء اللجنة باستثناء دوجلاس ، وآلن وتيلور . وكان قد تحقق تقدم كبير منذ مذكرة جاردنر المؤرخة ٤ أبريل/ نيسان . وبذلك فإنه فيما يتعلق بموضوع

(١) تورد المذكرة المؤرخة ٤ إبريل/ نيسان ١٩٣٣ الشروط التالية :

- ١ - تكون السفينة مباحث تحت تصرف اللجنة اعتباراً من ١ يوليو/ تموز ١٩٣٣ حتى ١ مايو/ أيار ١٩٣٣ . ويتم تهيتها لإبحار قبل ١ سبتمبر / أيلول ١٩٣٣ . وترفع السفينة على صاريها العلم المصري مع العلم البريطاني ، وتسوى الحكومة المصرية من خلال قنواتها الدبلوماسية إخطار البلاد التي ستعمل فيها مباحث بأغراض جولاتها .
- ٢ - تسلم مباحث اللجنة في حالة صالحة تماماً للملاحة ، وتعيدها اللجنة في نفس الحالة ، دون أية مطالبات بسبب « الاستهلاك الشرب على الاستعمال » . وجميع التغييرات والتزكيات التي تضيفها اللجنة إلى السفينة «تترك لإستخدامها في المستقبل » . وتؤمن اللجنة على السفينة مباحث في لندن . وتضمن الحكومة المصرية مرور السفينة بحماناً عبر قناة السويس .
- ٣ - تم الاتفاق على البدء العام الخاص بأن يكون على السفينة ضابطان بحريان مصريان ، ومهندسان مصريان ، وعاملان مصريان ، وطاخم بحارة من المواني المصرية . ويعين قائد السفينة اعتباراً من ١ يوليو/ تموز ١٩٣٣ ، كما يعين كبير المهندسين (وهو بريطاني) اعتباراً من ١ آب/ أغسطس ١٩٣٣ .

تنظيم البعثة ٣٩

العاملين ، تمكنت اللجنة من إقرار تعيينات و. ج. جريجز W.G. Griggs كبيراً للمهندسين ،
وهد. سى. جيلسون H.C. Gilson كيميائياً مساعداً ، وت. ماكان T.T. Macan أخصائياً مساعداً في
التاريخ الطبيعي . وكان الشابان الأخيران من القسم الذي يرأسه ستاني جاردنر في كيمبردج^(١).

وباستثناء عامل اللاسلكي (حيث استقر الرأي في النهاية على ج. لويدي جونز J. Lloyd Jones) ، أصبح طاقم العاملين البريطانيين بذلك كاملاً تقريباً . يضاف إلى ذلك أن طومسون
كان قد قضى ١٠ أسابيع يدرس التقنيات الكيميائية في مختبر البيولوجيا البحرية في مدينة
بليموث ، وكان على وشك الرحيل - بصحبة عبد الفتاح محمد ، وهو أحد العلماء المصريين
المشاركين في البعثة - لقضاء فترة دراسية أخرى مع عدد من العلماء الإسكندنافيين ، ومن بينهم
هيلاند هانسن Helland Hansen وسفير دروب Sverdrup وجاده Gaade .

وقدم سيويل اقتراحاً بخط سير مفصل ، كثير الشبه بخط السير الذي اتبعته البعثة
بالفعل ، وتمكنت اللجنة من مناقشة الخطط المفصلة للأعمال العلمية المعتمدة وأعربت عن
رضائها عنها .

وبالمثل ، تمكن ج. سى. مري J.C. Murray بصفته أميناً للصندوق من تقديم تقريره المالي
وتقديراته لتكاليف البعثة الإجمالية . وقد زادت تلك التكاليف عن التقديرات الأولى السابقة
بسبب ازدياد تكاليف الفحم والتأمين^(٢) والأجور بصفة رئيسية ، ولكنها بدت رغم ذلك في
حدود ما يمكن أن يغطيه مبلغ الـ ٢٠٠٠ جنيه استرليني المتاح ، وتضمنت وحدة التبريد
اللازمة للسفينة والتي صدر تفويض لأمين الصندوق بشرائها بتكلفة تبلغ ٤٢٥ جنيه استرليني
تقريباً^(٣).

(١) يذكر الدكتور ماكان أنه على الرغم من أن احتمال اشتراكه في الرحلة كان قد ذكر له منذ عام ١٩٣١ ، إلا أن تأخير
التعيين الرسمي في حالته وحالة جيلسون كان راجعاً إلى انتظار ستاني جاردنر لنتائج امتحانات القسم الثاني التي كانت
ستعقد في شهر يونيو/ حزيران حتى يتمكن من اختيار أفضل المتفوقين من بين العدد الكبير إلى درجة غير عادية للطلبة
المتقدمين للإمتحانات في ذلك العام .

(٢) كان مبلغ التأمين على السفينة مباحث الذي تقرر في البداية هو ٢٥٠٠٠ جنيه مصري ولكن اللجنة المصرية التي
انعقدت في مارس / آذار ١٩٣٣ وفحصت شروط إعارة السفينة للبعثة رأت أن هذا المبلغ لا يمثل قيمتها الحقيقية ،
وأوصت بدلاً من ذلك بأن تزداد قيمة التأمين إلى ٢٥٠٠٠ جنيه مصري لجسم السفينة بالإضافة إلى ١١٠٠٠ جنيه
للمحركات (حسين فوزي ، ١٩٣٩ ، رحلة السفينة المصرية مباحث إلى المحيط الهندي مع بعثة السير جون مري ، دار
الطباعة المصرية بالقاهرة ، ١٢٣ صفحة) .

(٣) إن التقديرات التي وضعها ج. سى. مري في يونيو/ حزيران ١٩٣٣ تبدو ملفتة للنظر إذا ما قورنت بالأسعار الحالية :

٤٠ تنظيم البعثة

الجدول ١ - التكلفة المقدرة لبعثة جون دي الأوقيانوغرافية إلى بحر العرب ٩٣٣ - ١٩٣٥ .
التكاليف الشهرية لتشغيل السفينة مباحث

الأجور (القطبان والضباط والبحارة	٣٥٠ ج. ك.
التغذية	١٧٥
مؤن السفينة	٥٠
الفحم والماء	٤٢٥
	١٠٠٠
عمولة الركيل ٢,٥ %	٢٥
	١٠٢٥
٩ شهور	٩٢٢٥ ج. ك.
المصروفات الميدانية	٣٠٠
التعديلات في السفينة (بما في ذلك	
وحدة التبريد)	٨٠٠
مجموعة السير بالصدى وتكلفة الحخير	١٠٠٠
تكاليف الرصيف والدهان	١٠٠
التأمين	١١٠٠
المعدات العلمية	٢٥٠٠٠
تكاليف السفر إلى الإسكندرية والعودة	
١٠٠ × ج. ك.	٤٠٠
٧٠ × ٣	٢١٠
مكافآت ٤ علماء	
مصاريف ميدانية:	
طومسون	٣٠٠
سويبل	٣٠٠
متنوعات	٦٠٠
	١٢٠٠
	١٧٤٣٥
أخصائيو بحوث	٢٠٠٠
نشر	٥٦٥
	٢٠٠٠٠ ج. ك.

وأخيراً ، قدم ستانلي جاردنر تقريراً كان بالفعل هو آخر تقرير يقدمه بصفته سكرتيراً للجنة قبل بدء البعثة ، لأنه كان في ذلك الوقت « قد أتم جميع الأعمال التمهيدية وسلم جميع الأمور العملية الخاصة بموضوع مباحث والمعدات والأجهزة والأعمال العلمية الخاصة بالبعثة » . وكان من آخر الأعمال التي قام بها أنه كتب مقالين عن البعثة المزمعة لنشرهما في مجلة « نيتشر/ الطبيعة » Nature (٦ / مايو / أيار) و« المجلة الجغرافية » Geographical Journal (١) يونيو/ حزيران^(١) ، وذلك لنقض « التقارير غير الصحيحة التي نشرت في الصحافة ، وخاصة فيما يتعلق بالإسهام المصري » ، ذلك أنه - كما قال ستانلي جاردنر ، « يبدو أن الصحافة اليومية (البريطانية) تنفر بشكل خاص من ذكر أي شيء حسن عن مصر - وإني لأود لو فعلوا » .

ولا توجد - خلاف ما تقدم ذكره - أية وثائق أخرى عن تنظيم البعثة في المتحف البريطاني (قسم التاريخ الطبيعي) ، لأن اللجنة لم تنعقد مرة أخرى إلا في اجتماعها الرابع والنهائي ، في ١٧ أكتوبر/ تشرين الأول عام ١٩٣٤ ، بعد اتمام البعثة .

وبعد اجتماع يونيو/ حزيران ١٩٣٣ ، كان واضحاً أنه لا يزال هناك الكثير مما يجب عمله في إنجلترا ، بما في ذلك تنظيم ارسال المعدات ، وإجراء الاتصالات مع عدد من المؤسسات ، مثل مكتب الأرصاد الجوية وقيادة البحرية (الأبريالية) . إلا أن ستانلي جاردنر كان قد سلم بالتاكيد أمر الترتيبات اليومية المتعلقة بالتفاصيل النهائية للمشتريين في البعثة . وإذا كان سيويل قد بقي في إنجلترا ولم يصل إلى الإسكندرية إلا قبل أبحار مباحث بنحو أسبوع ، فلإن بؤرة العمليات ومسرح النشاط قد انتقل بالتدريج منذ ذلك الحين إلى مصر .

وقد دخلت السفينة الحوض الجاف الحكومي بالإسكندرية في أوائل يوليو / تموز عام ١٩٣٣ ، وفي نفس الوقت تقريباً وصل ماكينزي جريجز Griggs إلى مصر للإشراف على تجهيزها ، وكان معها تيلر Tyler ، وهو خبير من شركة هيوز أخوان Hughes Bros (التي كانت قد تولت بناء السفينة أصلاً) ، كي يتولى تركيب مسير الصدى ومصاحبة مباحث حتى عدن ليتأكد من سلامة عمل هذا المسير بعد تركيبه . وتجمع فريق العاملين البريطانيين في الإسكندرية بالتدريج على مدى الشهرين التاليين ، فوصل فاركوهارسون وطومسون في أوائل أغسطس / آب ، وبعدهما جيلسون وماكان ولويد جونز في ٢١ أغسطس / آب ، ثم أخيراً سيويل الذي وصل إلى الإسكندرية يوم ٢٣ من نفس الشهر .

وخلال الأسابيع القليلة الأخيرة قبل إبحار السفينة مباحث ، أصابتها سلسلة من الكوارث الصغيرة ، من بينها - وفقاً لما يذكره سيويل - مشكلات تتعلق بوحدة التبريد التي ركبت أخيراً ، وضياح إحدى المنصتين الجانبيتين . إلا أن كل هذه الصعوبات تم التغلب عليها

(١) أنظر: J. Stanley Gardiner, 1933, The «John Murray» Expedition to the Indian ocean. *Geographical Journal*, 81 (6): 570- 573.

في النهاية ، وباستثناء بعض مفردات المعدات المرسلة من إنجلترا . والتي دعت الضرورة إلى الانتظار لاستلامها من بورسعيد ، فقد أصبح كل شيء على أهبة الاستعداد في أوائل سبتمبر / أيلول ، وأبحرت مباحث في اليوم الثالث منه ، بتأخير يومين فقط عن تاريخ الإبحار الذي كان سيويل قد حدده في الخطة التي قدمها إلى لجنة جون مري في شهر يونيو / حزيران .

تعليق بقلم الدكتور سليم أ . مرقس من قسم علوم البحار باليونيسكو

إن الرواية التي رواها سيمور سيويل والمشار إليها في صفحة ٢٦ في التقييم الحالي من هذه المقدمة ، ومؤداها أن الحكومة المصرية هي التي عرضت السفينة مباحث ، تختلف عن رواية الدكتور حسين فوزي التي جاءت في عرضه للبعثة في كتابه التذكاري عنها ، الذي نشر بالعربية عام ١٩٣٩^(١) . فطبقاً لما يذكره الدكتور فوزي ، فإن الأستاذ جاردنر تحدث مع سعادة حافظ عفيفي باشا ، وزير مصر المفوض لدى بريطانيا العظمى ، بشأن أهمية البحر الأحمر وأن من المرغوب أن يجري تنفيذ بعثة مصرية فيه في نفس وقت بعثة جون مري إلى المحيط الهندي . غير أنه بعد شهرين من ذلك الحديث ، كتب الأستاذ جاردنر إلى الوزير المفوض المصري يعرض عليه عرضاً جديداً ، كان هو الذي أدى إلى إسهام الحكومة المصرية في بعثة جون مري .

وكان ملخص ذلك العرض أن تستعير بعثة جون مري سفينة صاحب الجلالة المصرية مباحث لاستخدامها في إجراء دراسة للمحيط الهندي ، وأن تتولى الحكومة المصرية عقب ذلك إيفاد بعثة إلى البحر الأحمر ، واهتم الأستاذ جاردنر في عرضه هذا بتفصيل مختلف الزايات التي يمكن أن تحققها الحكومة المصرية من هذا العمل . وفي اعتقادي أن رواية الدكتور فوزي هي الأصوب والأدق ، إذ تؤيدها إلى حد بعيد مذكورة رسمية في هذا الصدد قدمها وكيل وزارة المالية المصرية إلى مجلس الوزراء المصري في شهر أغسطس / آب ١٩٣٣ .

(١) د. حسين فوزي : « رحلة السفينة المصرية « مباحث » إلى المحيط الهندي مع بعثة السير جون مري » : كتاب تذكاري ، دار الطباعة المصرية القاهرة ، ١٩٣٩ ، ١٢٣ صفحة .

الجزء الثاني

قصة بعثة جون مرّي إلى بحر العرب

بقلم المرحوم اللفتنان كولونيل ر. ب. سيمور سيويل
قائد البعثة

ملاحظة من المحرر

توجد ثلاث نسخ من مخطوطة سيويل على الآلة الكاتبة في المتحف البريطاني (التاريخ الطبيعي) : (١) نسخة غير مجلدة وناقصة بها تصحيحات كثيرة بقلم سيويل ، وبها أجزاء كثيرة شطبها المؤلف لأنه رأى أنها حساسة ؛ (٢) نسخة غير مجلدة وكاملة تقريباً (تنقصها صفحة ٤) ، يبدو أنها نتاج النسخة رقم ١ أعلاه وبها تعديلات بسيطة نسبياً ؛ (٣) نسخة نظيفة مجلدة مماثلة للنسخة رقم ٢ أعلاه ، وبها تصحيحات قليلة جداً ويصحبها مجلد من الصور الفوتوغرافية . والرواية الواردة هنا قد حررت على أساس هذه النسخة النهائية المجلدة .

وعند قيامي بتحرير نص سيويل المنسوخ على الآلة الكاتبة ، حاولت قدر الإمكان أن التزم بالأصل ، مقتصراً على تصحيح الأخطاء الظاهرة في الوقائع أو أخطاء النسخ ، ومحاولاً (على أمل النجاح) أن أزيد من سلامة الأسلوب عن طريق تعديل الترقيم غير المؤلف الذي اتبعه الكاتب ، وتعديل بنية أسلوبه الخاصة . ومع إيماني بأن عملي هذا لم يغير على أي وجه من مضمون رواية سيويل ، فإنني أقر بالمسؤولية الكاملة عن أي تغيير من هذا النوع يكون قد تسرب دون قصد .

١. ل. رايس

الفصل الأول

الخلفية التاريخية للرحلة ، ووصف السفينة ومعداتاها وأجهزتها وطاقمها

مقدمة

يقال إن دارسي تاريخ العلوم يمكنهم أن يحددوا تاريخ ميلاد علم الأحيانوغرافيا (علم المحيطات) الحديث بيوم ٢١ ديسمبر/ كانون الأول ١٨٧٢ ، وهو اليوم الذي أبحرت فيه سفينة صاحبة الجلالة البريطانية « تشالنجر *Challenger* » من ميناء بورتسموث في إنجلترا ، بادئة رحلتها الاستكشافية الكبرى التي استمرت قرابة أربع سنوات ، والتي أبحرت خلالها حول العالم عبر المحيطات الثلاثة الكبرى : الأطلسي ، والهادي ، والهندي الجنوبي . ولكن ، يمثل ما توجد فترة سابقة على الولادة أو مهددة لها تسبق المولد الفعلي لأي حيوان ، فقد كان الأمر كذلك في حالة علم المحيطات (الأحيانوغرافيا) ، إذ كانت هناك فترة سابقة على « بعثة تشالنجر » ، كانت تجري خلالها أعمال الملاحظة والبحوث المتصلة بالظروف القائمة في البحار العميقة ، وهي جهود أدت تدريجياً إلى الشك في - والتخلي عن - ما كان سائداً من الاعتقاد بأن من المستحيل على أي حيوان أن يعيش تحت الظروف القائمة في طبقات المياه الأكثر عمقاً .

وبالنسبة لعلماء الحيوان الذين قضوا مثلي وقتاً طويلاً في الهند ، فإن هناك اسماً واحداً من بين أسماء أولئك العاملين الأوائل يثير اهتماماً خاصاً . ففي عام ١٨١٣ ، قامت « شركة الهند الشرقية المحترمة » بمهاجمة مقاطعة « سرينغا باتام » والإستيلاء عليها ، وكان من بين الذين أسروا في تلك الحادثة عالم دغركي اسمه « ناثانيل واليتش *Nathaniel Wallich* » . وكان واليتش قد اكتسب شهرة خاصة في مجاله بالفعل ، ومن ثم فإنه أُلحق بالعمل في شركة الهند الشرقية بعد أسره بفترة قصيرة ، حيث عين أميناً للحديقة النباتية في كلكتا ، مع قيامه في وقت فراغه بعمل أمين مجموعات التاريخ الطبيعي الخاصة بالجمعية الآسيوية في البنغال وما كان يعرف في ذلك الحين باسم « Asiatic Society » . وفي عام ١٨١٥ أنجب ابناً ، هو جورج تشالز واليتش *George Charles Wallich* ، وأوفد هذا الصبي بعد سنوات قلائل إلى أدنبرة لتلقي العلم ،

وهناك تفرج طبيياً ثم انخرط في سلك العمل بإدارة الخدمات الطبية في الهند . وبعد اعتزاله الخدمة ، عين في عام ١٨٦٠ أخصائياً في التاريخ الطبيعي على السفينة « بولدوج *Bulldog* » أثناء المسح الذي قامت به للمحيط الأطلسي الشمالي من أجل مد كابلات الاتصال تحت مياه المحيط . ومنذ ذلك التاريخ قضى جورج تشارلز واليتش أكثر من عشرين عاماً يدرّس البيولوجيا البحرية (علم الأحياء المائية) ، وكان من أوائل علماء الحيوان الذين أثبتوا أن هناك حيوانات تعيش بالفعل في المياه العميقة في المحيط^(١) . وقد حرص واليتش على الاحتفاظ بعدد من الحيوانات التي حصل عليها ، وعرضها على علماء الحيوان في إنجلترا وقيل في البداية أن هذه الحيوانات لا بد وأن تكون قد صيدت في المستويات العليا من مياه المحيط ، ثم تحقق المختصون بالتدريج من أن هذه الحيوانات لا بد وأن يكون قد تم الحصول عليها من أعماق أبعد من تلك التي كان يُعتقد أن الحياة لا تتجاوزها . وأخيراً ، تمكن السير « ويفيل طومسون *Wyville Thomson* » من أن يحصل من قيادة البحرية (الأميرالية) البريطانية على خدمات سفينة صاحبة الجلالة « لايتنينج *Lightning* » ، في بادئ الأمر ، ثم سفينة صاحبة الجلالة « بوركيوبين *Porcupine* » لاحقاً لاستخدامها في استكشاف المحيط الأطلسي الشمالي . ولم تترك النتائج التي أسفر عنها ذلك الاستكشاف أي مجال للشك في أن مياه المحيط العميقة مأهولة بحيوانات لم تكن معروفة حتى ذلك الحين ، وأدى هذا بدوره إلى اقتراح القيام بجولة استكشافية عالمية لاستقصاء قيعان المحيطات الكبرى جميعاً . ومرة أخرى أبدت قيادة البحرية (الأميرالية) ذلك الاستعداد الذي اشتهرت به للتعاون مع العلماء في سبيل تقدم المعارف ، والذي ظلت تبديه بلا انقطاع حتى أصبح يعتبر الآن أمراً مفروغاً منه ، وتم بالفعل تكليف سفينة صاحبة الجلالة « تشالنجر *Challenger* » لكي تقوم ببعثتها العلمية العظيمة .

وبينما كانت الخطط توضع لبعثة « تشالنجر » ، تقدمت الجمعية الآسيوية إلى حكومة الهند تحثها على القيام ببحوث مماثلة في الأجزاء الشمالية من المحيط الهندي . وكانت حكومة الهند آنذاك تفكر في إنشاء « هيئة للمسوح البحرية في الهند » ، فوافقت على تعيين ضابط من إدارة الخدمات الطبية في الهند كي يشترك في هذا المسح الجديد ، على أن تشمل واجباته عمل الضابط الطبي (طبيب السفينة) بالإضافة إلى عمل أخصائي في بيولوجيا البحار العميقة . وليس معروفاً ما إذا كان قرار حذف الجزء الشمالي للمحيط الهندي من جولة السفينة « تشالنجر » قد اتخذ نتيجة مباشرة لهذا التصرف من جانب حكومة الهند ، ولكن مسار البعثة على أية حال تحدد في اتجاه يمر بعيداً إلى الجنوب ، مجتازاً جزيرتي « كروزيت *Crozet* » و « كيرجيلين *Kerguelen* » . وكان أول تعيين « لجراح - أخصائي في التاريخ الطبيعي » في « هيئة المسح البحري للهند » هو الذي وقع بالفعل عام ١٨٧٥ ، على الرغم من أن « هيئة المسح » لم

(١) أنظر : A.L. Rice, H.L. Burstyn, and A.G.E. Jones, «G.C. Wallich M.D.- Megalomaniac or Mis- used Oceanographic Genius?» *J. Soc. Bibliophy Nat. Hist.*, No. 7th 1976, pp. 423 - 50.

تمتلك سفينة بحرية إلا في عام ١٨٨٠ ، عندما دُشنت سفينة صاحبة الجلالة الملكية الامبراطورية « انفيستيجاتور Investigator » . وبفضل تعاون الأميرالية ولطفها ، أمكن تزويد السفينة « انفيستيجاتور » بأجهزة لبحوث البحار العميقة ، حيث أهديت لها مجموعة من المعدات والأجهزة التي سبق أن استخدمتها بالفعل السفينة « تشالنجر » أثناء رحلتها حول العالم . وعلى مدى خمسين عاماً بعد ذلك ، واصلت سلسلة متتابعة من « الجراحين - أخصائيي التاريخ الطبيعي » استقصاء حيوانات الأعماق في المياه الهندية ، وخاصة في « بحر لاكاديف Laccadive sea » ، وخليج البنغال ، و « بحر أندامان Andaman » . وقد قدر لي أن أحظى بشرف شغل هذا المنصب من عام ١٩١٠ حتى عام ١٩٢٥ ، باستثناء فترة انقطاع خلال سنوات الحرب العالمية الأولى .

وعندما توفي السير/ جون مَرِّي في عام ١٩١٤ ، قرر في وصيته منحة أو هبة قدرها ٢٠٠٠٠ جنيه استرليني تخصص لبحوث الأقيانوغرافيا . وفي أواخر عام ١٩٣١ ، قرر مجلس أوصياء المنحة اتفاق هذا المبلغ في تمويل بعثة أقيانوغرافية أخرى - هي بعثة جون مَرِّي - لاستكشاف الجزء الشمالي الغربي من المحيط الهندي ، أي بحر العرب وامتداداته ، وخليج عدن ، وخليج عمان . وفي شهر فبراير/ شباط عام ١٩٣٢ ، اتصل بي مجلس الأوصياء لأول مرة ، ثم عرض عليّ بعد شهور قلائل أن أتولى منصب قائد البعثة ، بموافقة وزير الدولة لشؤون الهند . وقد قبلت تلك المهمة .

وبعد تعييني قائداً للبعثة ، كان لا بد لي من العودة إلى الهند في عام ١٩٣٢ لقضاء بضعة شهور استكمل بها مدة خدمتي في الحكومة . وخلال غيبي تلك وقع جانب كبير من عبء إنجاز التحضيرات والاستعدادات اللازمة على عاتق المستر ج. سي. مَرِّي ، رئيس لجنة الأوصياء وأمين صندوقها ، والأستاذ ج. ستانلي جاردنر ، زميل الجمعية الملكية والأستاذ بجامعة كيمبردج ، والذي كان يتولى مهام سكرتير لجنة جون مَرِّي .

وكان أول وأهم التدابير التي يجب اتخاذها هو الحصول على سفينة مناسبة . وجاؤنا في البداية أن نستعير أو نستأجر سفينة الأبحاث الملكية الدفركية دانا « Dana » ، التي كانت قد أثبتت قدراتها وجدارتها إثباتاً كاملاً خلال جولة علمية حول العالم أجريت تحت رئاسة المرحوم الدكتور يوهانس شميت « Johannes Schmidt » في الفترة ١٩٢٨ - ١٩٣٠ ، ولكننا لم نستطع أن نحصل على خدمات تلك السفينة . ثم بحث الأوصياء إمكانية تأجير إحدى السفينتين: السفينة « وليام سكورسي William Scorsby » من لجنة « ديسكفري Discovery » ، أو سفينة بحوث ليوستوفت « Lowestoft » لمصايد الأسماك، المسماة « جورج بلاي George Bligh » من مصلحة مصايد الأسماك . ولكن الرأي انتهى إلى عدم ملاءمة أي من هاتين السفينتين للغرض المنشود .

وبينما كانت المناقشات تدور بشأن بعثة جون مَرِّي ، جرى اتصال بالحكومة المصرية

لإقناعها بأن تقوم - في نفس وقت بعثة جون مَرَي - باستقصاء ومسح للبحر الأحمر تستخدم فيه سفينة صاحب الجلالة المصرية « مباحث »، التابعة لمصلحة خفر السواحل وبحوث مصايد الأسماك المصرية . وقد لقي هذا الاقتراح القبول في البداية ، ولكن الحكومة المصرية انتهت بعد ذلك إلى رأي مؤداه أنها لا تملك العلماء أو الضباط الذين تلقوا قدراً من التدريب يكفي لإتاحة فرصة النجاح لمثل هذه المهمة .

وبذلك بدا أن أفضل سفينة يمكن الحصول عليها لبعثة جون مَرَي نفسها هي سفينة صاحب الجلالة المصرية «مباحث» ، التي كانت قد بنيت لحساب الحكومة المصرية في عام ١٩٢٩ كسفينة لبحوث مصايد الأسماك^(١) . وعلى ذلك فقد عرضت اللجنة مشكلتها على الحكومة المصرية ، لما أشتهر عن الملك فؤاد من اهتمامه بالأقايينوغرافيا . وردا على ذلك ، تفضلت الحكومة المصرية بمزيد الكرم وعرضت إعارة السفينة مباحث طوال فصل الشتاء ١٩٣٣ - ١٩٣٤ بشروط معينة ، كان أهمها هو أن نصطحب طاقماً وضباطاً من العاملين في الحكومة المصرية وندربهم على هذا النوع من العمل ، وأن يلتحق بالبعثة اثنان من العلماء المصريين ، أحدهما من إدارة مصايد الأسماك بمصلحة خفر السواحل والثاني من جامعة القاهرة . وقضى شرط آخر بأن كل الأجهزة والمعدات العلمية التي تزود بها السفينة من أجل البعثة يجب أن تترك فيها بعد انتهاء البعثة وتصبح ملكاً للحكومة المصرية . وقد قبلت لجنة مَرَي هذه الشروط ، وتم بالفعل تسليم السفينة مباحث إليها في الوقت المناسب .

والسفينة مباحث سفينة صيد بالجر من طراز « ميرسي Mersey Trawler » ، وقد بنتها شركة شوان هنتر وويغهام ريتشاردسون ليمتد Swan Hunter and Wigham Richardson Ltd. في نيوكاسل - أون - تاين Newcastle - on - Tyne ، وهيئت لتقوم بمهام دوريات خفر السواحل من ناحية وبحوث مصايد الأسماك من ناحية أخرى . والإزاحة الكلية للسفينة ٦٤٠ طن ، وطولها ١٣٨ قدماً وعرضها ٢٣ قدماً و٦ بوصات ، وعمق غاطسها الأمامي ١٢ قدماً و٦ بوصات والخلفي ١٤ قدماً و٦ بوصات^(٢) . وقد رأيتها لأول مرة في شهر مايو / أيار عام ١٩٣٣ ، عندما كنت في طريقي إلى الوطن (إنجلترا) عائداً من الهند . فقد وصلت ميناء بورسعيد يوم الاثنين ٨ مايو / أيار في ساعات الصباح الباكر ، واتخذت طريقي إلى القاهرة لمقابلة عدد من المسؤولين في الحكومة وفي جامعة القاهرة بشأن البعثة وإعارة السفينة . وفي الصباح التالي كنت جالساً في مكتب الدكتور بانجهام Bangham عميد كلية العلوم عندما

(١) دشنت السفينة « مباحث » في ١١ سبتمبر / أيلول ١٩٣٠ .

(٢) يخلط سيويل بين وحدات الطول والوزن الإمبراطورية والمترية دون تمييز . وقد بينت في بعض الأحيان القيم المترية المناظرة للأعماق الواردة بالقامات في الأصل (١ قامه = ١,٨٣ متر) بقصد التوضيح ، ولكنني تركت الأرقام دون تغيير فيها عدا ذلك ، لأن عدم إعطاء سيويل الاهتمام الكافي لضرورات الاتساق من السمات المميزة للتصويع الإنجليزي في ذلك الوقت .

وصلتني برفية نصها كما يلي : « يستطيع الكولونيل سيويل فحص مباحث في ميناء بورسعيد في الساعة التاسعة صباح الخميس » . وعلى ذلك فقد عدت مساء الأربعاء على أعقابى إلى بورسعيد . وخلال رحلة العودة هذه ، كنت متخذاً مقعداً وثيراً في ركن مقصوري بالقطار عندما توقف في محطة بناها - وهي نقطة التقاطع مع خط الإسكندرية - وصعد إليه ثلاثة أشخاص اتخذوا مجلسهم على الأريكة المواجهة لي . وكان أحدهم في ملابس مدنية والإثنان الآخران يرتديان ملابس رسمية تنطق بأنهم من موظفي الحكومة . وقضيت بقية الرحلة أسائل نفسي عمن يكون هؤلاء السادة وعما يمكن أن تكون وظائفهم . وكانوا يتحدثون بالعربية التي لا أفهم كلمة واحدة منها ، ولكن أحدهم كان يقرأ عدداً حديثاً من مجلة هندسية ، مما جعلني أحكم - صواباً كما تبين بعد ذلك - أن الهندسة مهنته ، لأن الإنسان لا يقرأ مجلة هندسية لمجرد التسلية ! وكان الوقت متأخراً عندما بلغنا بورسعيد فذهبت إلى فندقي مباشرة . وفي حوالي الساعة ٨,٤٥ من صباح اليوم التالي سمعت طرقة على باب غرفتي وقيل لي أن الدكتور فوزي ، مدير أبحاث مصائد الأسماك ، ينتظري في صالة الفندق ، فهبطت على الفور ، وإذا بي أجد في شرفة الفندق نفس السادة الثلاثة الذين رافقوني في ديوان القطار بالأمس . وقدموا أنفسهم فعرفت أنهم الدكتور فوزي ، وسلامة بك مدير مصلحة خفر السواحل بالنيابة ، والمستر ألباني كبير مهندسي إدارة خفر السواحل . وقد جازوا من الإسكندرية للقائي ومصاحبتني في فحص السفينة مباحث ، قائلين أنها ستبلغ الميناء في الساعة ٩ صباحاً . وقبل أن تبلغ الساعة التاسعة بدقائق قليلة ، رأيت سفينة رمادية صغيرة يرفرف عليها العلم المصري تشق طريقها أمام الرصيف مارة أمام تمثال ديليبس لترسو على المخطاف في الميناء . وبعد برهة قصيرة كنا جميعاً في قارب بخاري نتخذ سبيلنا إليها .

وبعد أن فحصت السفينة مباحث وناقشت الترتيبات المقترحة وشروط الإعارة ، عدت إلى القاهرة حيث قابلت الدكتور بانجهام مرة أخرى كما قابلت عدداً آخر من المسؤولين ، ثم مرة أخرى كما قابلت عدداً آخر من المسؤولين ، ثم غادرت العاصمة إلى الإسكندرية حيث قابلت الأميرالاي أحمد فؤاد بك المدير العام للبحرية المصرية ، والأميرال ويلز باشا من الأسطول الملكي ، وكان مديراً لمصلحة الموانئ والمنائر ، ثم التقيت مرة أخرى بسلامة بك والدكتور فوزي وبعدد آخر من المسؤولين . وقد عاملني الجميع بمنتهى الرقة واللفظ . وأخيراً قمت بفحص مباحث مرة أخرى . ثم أبحرت إلى إنجلترا فبلغت أرض الوطن في ٢٨ مايو / أيار .

وبينما كانت تجري المفاوضات بشأن توفير سفينة للبعثة ، كان الموضوع المعادل لذلك في أهميته والخاص بتوفير العاملين العلميين قيد البحث أيضاً . ونظراً لأن علم الأحيانوغرافيا كان حديث الميلاد نسبياً ، فإن عدد الأحيانوغرافيين المدربين في إنجلترا كان صغيراً ؛ أما أولئك من بينهم الذين كانوا على دراية كاملة بالتقنيات اللازمة ، وخاصة تلك التي تتعلق بالفروع

الكيميائية والفيزيائية (الطبيعية) للموضوع ، فقد كان معظمهم إما يشغلون وظائف دائمة في إدارة مصائد الأسماك أو في مختلف مختبرات البيولوجيا البحرية ، أو أنهم كانوا مشغولين إلى درجة لا تتيح الإنتفاع بخدماتهم على مدى جولة بحرية طويلة الأمد . وقد عرضت وظيفة نائب قائد البعثة وكبير الكيميائيين على الدكتور أ . ف . طومسون «E.F. Thompson» من جامعة كيمبردج ، فوافق على النهوض بمسؤولية الجوانب الكيميائية والفيزيائية (الطبيعية) من استقصاءاتنا^(١) . كذلك تم تعيين اثنين آخرين ، أحدهما بيولوجي والثاني كيميائي ، وهما المستر ت . ت . ماكان «T.T. Macan» والمستر هـ . كاري جيلسون «H. Cary Gilson» على التوالي ، وكلاهما من كيمبردج كذلك . أما وظيفة الملاح والمساح البالغة الأهمية فقد شغلت بتعيين اللغتنانت كوماندر و . أ . فاركوهارسون ، «W.I. Farquharson» ، من إدارة الهيدروغرافيا بالأسطول الملكي البريطاني ، حيث الأميرالية مشكورة بإعارتنا خدماته . وقد أسندت إلى فاركوهارسون أيضاً مسؤولية العينات التي سيتم الحصول عليها من قاع البحر . أما العالمان المصريان اللذان تقرر أن يبحرا معنا طبقاً لاتفاقنا مع الحكومة المصرية فقد كانا الدكتور فوزي ، الذي عينته مصلحة خفر السواحل ، وعبد الفتاح محمد أفندي من جامعة القاهرة ، الذي كان متخصصاً في الكيمياء الطبيعية ، والذي أوفد في دورة تدريبية إلى مختبر البيولوجيا البحرية في بليموث ، ثم إلى « بيرجن Bergen» ، حيث قضى في تلك الدورة بضعة أشهر قبل بدء بعثة مباحث .

وكان السؤال - الحوي جداً - الذي نشأ بعد ذلك هو المتعلق بقبطان سفينتنا . وكان من حسن طالعنا أننا استطعنا الحصول على خدمات الكابتن ك . ن . ماكينزي K.N. Mackenzie ، الذي كان قد سبق له العمل مع السير دوجلاس موسون Douglas Mawson في بعثتيه إلى المحيط المتجمد الجنوبي ، وذلك في منصب ضابط أول ثم في منصب قبطان للسفينة « ديسكفري Discovery » . أما وظيفة كبير المهندسين فقد عين فيها المهندس البحري المستر و . ج . جريجز ، الذي كان قد سبق له العمل كذلك في المحيط المتجمد الجنوبي مع موسون على السفينة ديسكفري ، ومن ثم كان معروفاً معرفة جيدة لدى الكابتن ماكينزي . ونظراً لأن طاقم بحارتنا كان مستمداً من العاملين في الحكومة المصرية ، فقد أصبح من الضروري أن ينعم صاحب الجلالة المصرية برتبتين مؤقتتين في سلاح خفر السواحل على الكابتن ماكينزي وكبير المهندسين جريجز ، فأصبح الأول يحمل رتبة « مجاش » والثاني يحمل رتبة « باشمهندس » . وأسندت وظيفة عامل اللاسلكي للمستر لويد جونز ، الذي لم تلبث واجباته أن تشعبت حتى شملت مهام كاتب السفينة وخازنها .

ولدى عودتي إلى إنجلترا في مايو / أيار ١٩٣٣ ، تمكنت من أن أحمل عن عاتق الأستاذ ج .

(١) في الواقع أن طومسون لم يحصل على درجة دكتوراه الفلسفة إلا في عام ١٩٣٦ ، لأن أطروحة الدكتوراه كانت تستند إلى بيانات ومعلومات تم الحصول عليها أثناء بعثة جون مزي (انظر ص ٢٩١) .

سنتالي جاردنر مهمة تجميع كل الأجهزة العلمية اللازمة وشحنها إلى الإسكندرية . ولا يمكن للإنسان أن يكون فكرة واضحة عن كمية المعدات الضرورية في مثل هذه الحالة إلا إذا خبر بنفسه هذا النوع من العمل ، وقد كانت لجنة مريّ حسنة الحظ إذ استطاعت أن تحصل من « أستراليا هاوس Australia House » في لندن على الكثير من الأجهزة التي كان قد جمعها السير دوجلاس موسون Douglas Mawson لبعثته إلى المحيط المتجمد الجنوبي ، وذلك بالإضافة إلى المساعدة الضخمة التي أمكن الحصول عليها من العاملين بالمتحف البريطاني (التاريخ الطبيعى) ، وخاصة من الدكتور و. ت. كالمان W.T.Calman ، زميل الجمعية الملكية وأمين علم الحيوان بالمتحف ، ومن الدكتور ج. سى. روبسون G.C. Robson نائب الأمين . كما أن الدكتور س. و. كمب S.W. Kemp زميل الجمعية الملكية ومدير استقصاءات « ديسكفري » والمستر هيردمان Herdman لم يدخرا وقتاً أو جهداً للمعاونة بكل السبل التي أتاحت لهما ، في حين أن هيدروغرافي الأميرالية، الرير أدميرال (اللواء) السير هاري دوجلاس (عضو جماعة فرسان سان مايكل وسان جورج) Rear-Admiral Sir Harry Douglas C.M.G ثم الكابتن ادجل Edgell (من جمعية المهندسين الملكية) من بعده - وكلاهما من الأسطول الملكي البريطاني - فقد قدما لنا كل ما في استطاعتها من عون . وأخيراً ، فقد تلقينا مساعدة ثمينة من الدكتور ج. ألن J. Allen زميل الجمعية الملكية وهيئة العاملين في مختبر البيولوجيا البحرية في بليموث ، الذين عاونونا بمشورتهم وبالإشراف على صنع بعض معدّاتنا ، وخاصة شبّاك الجر وأجهزة التجريف ، وكذلك بتنفيذ دورة تدريبية لجميع كيميائينا .

وكان مدير إدارة الهيدروغرافيا بالأميرالية قد طلب السماح للفتنات كوماندو فاركوهارسون ، أثناء زيارتنا لأرخبيل المالديف ، بأن يجري ملاحظات على خطوط المغناطيسية التي تخرق الجزر .

وبالإضافة . إلى ذلك ، فقد طلب منا مدير مساحة الهند أن نصطحب على سفينتنا الميجور (الرائد) جليني Glennie (من جمعية المهندسين الملكية) أثناء رحلتنا خلال نفس الأرخبيل وأن ننزله إلى الشاطئ في أماكن مناسبة يستطيع أن يجري فيها ملاحظات على البندول تتيح له حساب قوة الجاذبية .

ومن المؤسسات المختلفة التي قامت بتصنيع وتوريد جانب كبير من معدّاتنا ، والتي تستحق منا أعظم الإمتنان ، مؤسسة مونرو أخوان Messrs. Munro Bros. التي تولت تصنيع قطع عديدة من الأجهزة - على وجه الاستعجال الشديد في أحيان كثيرة - للإستعاضة بها عما كنا نفقده أثناء البعثة ؛ ومؤسسة كيلنر وشركاه Kilner and Co التي صنعت لنا كل أوعية التخزين الزجاجية وقوارير عينات المياه ؛ وشركة إنشاءات وصيانة التلغراف Telegraph Construction and Maintenance Co التي زودتنا بآليّة سبر من طراز لوكاس Lucas ويعديد من أنابيب وأسلاك السبر ؛ بريسمان وأخوان Messrs. Priestman Bros. التي صنعت كباشاً خاصاً

للحصول على العينات من قاع البحر . وقامت مؤسسة أخوان هيوز Messrs. Hughes Bros. بتزويد السفينة بجهاز للسبر بالصدى من أحدث طراز وأوفدت أحد خبراءها ، وهو المستر تيلر Tyler ، للإشراف على تركيبه في مباحث ولكن يصحبنا خلال جولتنا الأولى هابطين البحر الأحمر ليستوثق من أن الجهاز يعمل على نحو مرض ؛ وقامت مؤسسة نيجريتي وزامبرا Messrs. Negretti and Zambra بتركيب مقياس حراري (ثرموجراف) مسجل Recording Thermograph متصل بمأخذ غرفة المحركات كما صنعت لنا عدداً من الترمومترات ؛ وتولت مؤسسة هول وشركاه Messrs. Hall and Co أمدادنا بوحدة تبريد (ثلاجة) .

وعندما تم تجميع كل الأجهزة بدا واضحاً أن كميتها تجعل شحنها جميعاً إلى الإسكندرية في الوقت المحدد أمراً بالغ المشقة . وهنا أنقذ نفوذ الكابتن مكنزي الموقف ، إذ أن صلته بالكابتن ماكدونالد من مؤسسة خطوط أيلرمان - سيتي Ellerman — City Line جعلت هذا الأخير يتكرم بمعاونتنا ، ويتعهد باسم مؤسسته ، وخاصة باسم شركة ويستكوت ولورانس Messrs Westcott and Laurance وخط أيلرمان - ويلسون Ellerman — Wilson Line ، بنقل كل معدائنا إلى مصر .

وغادرت بعض المعدات انجلترا على السفينة ثورسو «Thurso» حوالي منتصف يوليو / تموز ، في حين أرسل الجانب الأكبر منها على السفينة جيرانو «Gerano» التي أبحرت في ٢٩ يوليو / تموز ١٩٣٣ . وأرسلت بعض المفردات الأخيرة بواسطة شركة بي - أند - أو - أند بي Pand O and B على السفينة قيصر - آي - هند «Kaiser — Hind» التي وصلت مصر في ٢٣ أغسطس / آب . غير أنه حتى نهاية ذلك الشهر ، كانت بعض المعدات القليلة لا تزال تصل إلى بورسعيد ، حيث احتفظت لنا بها شركة انجليش كولينج ليمتد English Coaling Co. Ltd . وقد وضعت هذه المعدات الأخيرة في السفينة مباحث في الساعات الأولى من صباح يوم ٤ سبتمبر / أيلول ، عندما عبرنا قناة السويس في طريقنا إلى بحر العرب .

وعملأ على إنجاز جميع الترتيبات اللازمة للبعثة مقدماً في مختلف الموانئ التي كانت سترسو فيها أثناء جولات البعثة ، كان من الضروري أن نعين وكيلاً للسفينة ، وقد تفضلت شركة باند أو Co. P and O وأخذت على عاتقها هذه المهمة بالنيابة عنا . وبالإضافة إلى ذلك ، فقد أخطرت مختلف السلطات الحكومية وسلطات الموانئ من خلال وزارة الخارجية ووزارة شؤون الهند البريطانية بزياراتنا المعتزمة وبخط سيرنا وبرنامج عملنا .

ومن الضرورات البالغة الأهمية في بعثة مثل هذه أن يتم توفير مكتبة مرجعية مناسبة . والبعثة مدينة في هذا الصدد للدكتور بايني براشاد Dr. Bains Prashad المدير الموقر والمشرف على مسح علم الحيوان في الهند ، الذي تكرم وأهدى إلى البعثة مجموعة كاملة من تقارير بعثة السفينة انفستيجاتور Investigator عن الأحياء الحيوانية في بحار الهند ، ونسخا من كل جزء

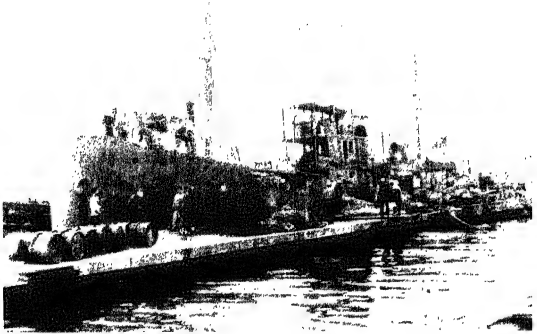
من « سجلات » و« مذكرات المتحف الهندي » ، التي تتضمن كل البحوث التي تعالج البيولوجيا البحرية . كما أننا مدينون أيضاً لأصدقائي القدامى ، المسؤولين في البحرية الهندية الملكية Royal Indian Marines ، الذين أعاروا البعثة عدة مجلدات من تقارير بعثة السفينة تشالنجر *Challenger* وبعض الأجهزة التي سبق أن استخدمها على السفينة انفستيجاتور *Investigator* طبيبها وأخصائي التاريخ الطبيعي في بعثتها ؛ بالإضافة إلى مساهمتهم بتقديم المعاونة خلال البعثة عندما وقع حادث حرمانا من جانب كبير من أسلاك الجر . ويمكنني أن أؤكد مطمئناً أنه لا يوجد إلا القليل من البعثات العلمية التي خرجت إلى البحر بمجهزة لأداء مهامها على نحو أفضل من السفينة مباحث وقت مغادرتها ميناء الإسكندرية .

وبغية التمكن من الحصول على معلومات إضافية عن طبيعة المياه السطحية لبحر العرب ، أمكننا من خلال المساعي الطيبة للكابتن بروك - سميث Brook smith من إدارة الأرصاد الجوية بوزارة الطيران في لندن أن نتخذ ترتيبات تكفل قيام عدد من سفن البحرية التجارية بأخذ عينات من المياه السطحية لحسابنا على مدى عام كامل ، في ساعات معينة من اليوم المعني ، مع قيامها في نفس الوقت بتسجيل درجات حرارة البحر والجو وقوة الريح . وكانت خطوط السير التي تقرر أن تأخذ فيها السفن هذه العينات تمتد من عدن إلى كراتشي ، ومن عدن إلى بومباي ، ومن عدن إلى كولومبو ، أو على طول هذا المسار حتى خط عرض ٨٠° شرقاً . وبمعاونة كريمة من شركة B.I. Co ، أمكن أخذ سلسلة من الأرصاد أو الملاحظات المماثلة بين بومباي ومباسا . واقتضى تنفيذ هذه المهمة إرسال صناديق من قوارير عينات المياه إلى ضابط الميناء في بور سعيد وإلى السادة ماكينون وماكينزي وشركاهما Messrs. Mackinnon, Mackenzie and Co في بومباي ، حتى يمكن وضعها على ظهر مختلف السفن التي أخذت على عاتقها هذه المهمة . واتخذت الترتيبات لإعادة هذه العينات إلى جامعة القاهرة ، كي يتولى تحليلها بعد ذلك الدكتور تركي ، تحت إشراف الدكتور بانجهام عميد كلية العلوم .

وفي أوائل يوليو/ تموز ١٩٣٣ ، سلمت مباحث إلى المسؤولين في ترسانة الإسكندرية الحكومية لإعادة تجهيزها وإجراء التعديلات اللازمة . وفي بداية ذلك الشهر وصل إلى الإسكندرية الكابتن ماكينزي وكبير المهندسين جريجز والمستر تيلر للإشراف على هذه الأعمال والقيام بتركيب جهاز السبر بالصدى وجهاز تسجيل درجات الحرارة . ووصل الفئنتان كوماندر فاركوهارسون والدكتور طومسون في بداية أغسطس / آب ، بينما وصل إلى مصر المستر جيلسون والمستر ما كان والمستر لويد - جونز في يوم ٢١ من نفس الشهر .

ووصلت أنا إلى الإسكندرية في ٢٤ أغسطس / آب ، بعد أن قضيت يوماً في بورسعيد كي أرتب مع قائد الميناء أمر صناديق قوارير عينات المياه وتزويد سفن البحرية التجارية بها ، وأيضاً لكي أتعرف على وكلائنا وأسلمهم بعض الطرود التي وصلت معي على السفينة قبصر

- أي - هند "Kaiser-I-Hind"، والتي كان من المقرر سحبها على السفينة مباحث عابداً
تدخل المساء في بداهة الشهر التالي



الشكل ٢ - السفينة «مباحث» أثناء تحميل المعدات عليها في الإسكندرية في أغسطس / آب ١٩٣٣ (تصوير هـ
سى جيلسون).

وكانت معظم معدّاتنا العلمية قد وصلت في ذلك الوقت . وعندما وصلت إلى نرسائه
الإسكندرية حيث كانت توجد مباحث ، وجدت هذه المعدّات مصفوفة على رصيف المرسى إلى
جانب السفينة في كومة ضخمة بدا لأول وهلة أننا لن نتمكن أبداً من أن نجعل السفينة تتسع
لها ، فقد كانت أكوام الصناديق والأوعية والقوارير ترتفع فوق الرصيف حتى تحاذى الممتلئ
الأسفل بطول نصف طول السفينة الصغيرة تقريباً . عبر أنه مع انقضاء الأيام ، أخذت
هذه الأكوام تناقص بإطراد ، حتى أصبح كل شيء في موضعه على ظهر السفينة .

وخلال شهري يوليو/ تموز وأغسطس/ آب ، بينما كانت إعادة تجهيز مباحث تجري على
قدم وساق ، أصيب ثلاثة من أعضاء البعثة بنوع خفيف من الدوسنتاريا ؛ وكان الكابتن

٥٥ الخلفية التاريخية، معدات السفينة وطاقمها

ماكينزي أول المصابين ، وأعقبه الدكتور طومسون بعد وصوله بقليل ، ثم أصيب المستر مآكان بنفس الوعكة يوم ٢٩ أغسطس / آب ، قبل أربعة أيام من الموعد المحدد للإبحار . وعلى الرغم من هذه الصعوبات ، ظل العمل في السفينة يتقدم باطراد ، وإن كانت عملية تركيب وحدة التبريد قد اعترضتها صعوبات كبيرة . وقد اختل في هذه الحالة كل شيء يمكن أن يختل تقريباً ، ولم يمكن « إقناع » آلة التبريد بالعمل على الوجه السليم إلا بعد ظهر يوم أول سبتمبر / أيلول ، علماً بأن موعد إبحار مباحث كان محددًا له اليوم التالي ، ٢ سبتمبر / أيلول . وخلال هذه العملية الشاقة ، أوشك غاز كلوريد الميثيل الذي تعمل به الآلة أن يتخدر كبير مهندسينا ، والمستر تيلر ، والمستر راي Rey - وهو أحد مهندسي شركة هول وشركاه Hall and Co. الذي كان قد أوفد من القاهرة لتركيب الوحدة . بل إن الأمور ظلت تحتل حتى آخر لحظة تقريباً ؛ فقبل بضع ساعات من مغادرة مرسانا على رصيف الترسانة ، سقطت في البحر إحدى منصات السفينة المخصصة لوقوف الكيميائيين أثناء قيامهم بأخذ عينات المياه . وكنا قد أجرينا تعديلاً خاصاً لإقامة هذه المنصة الثانية حتى يمكن لاثنتين من الكيميائيين أن يعملوا في وقت واحد على جانبي السفينة ، التي لم يكن يوجد بها في الأصل سوى منصة واحدة . وكلفنا أحد الغواصين بالبحث عن المنصة الضائعة ولكنه لم يتمكن من استردادها . غير أن شركة البوسنة الخديوية سارعت بشهامة لانتقاذنا من هذه الورطة ، وتم بالفعل تصنيع منصة جديدة في ورشتها خلال أربع ساعات ، وأرسلت إلينا في حوض الميناء الخارجي في ساعة متأخرة من ليلة ٢ سبتمبر / أيلول .

وخلال الأسبوع الأخير من إقامتنا في الإسكندرية جرى تنظيم عدد من مناسبات البلاط والمناسبات الإجتماعية احتفاءً بنا . وقد استقبل صاحب الجلالة الملك فؤاد الأول الكابتن ماكينزي واللفتنانت كوماندر فاركوهارسون وكاتب هذه السطور في مقابلة خاصة ، وتمنى للبعثة كل النجاح ؛ وأقام الأميرالاي أحمد فؤاد بك مدير عام البحرية المصرية وضباط مصلحة خفر السواحل حفل شاي كبير على ظهر سفينة صاحب الجلالة المصرية « الأميرة فوزية » ، حضره رئيس وزراء مصر بالتبابة وعدد من المسؤولين . وألقى مدير عام البحرية - في هذا الحفل كلمة - بالعربية أولاً ثم بالإنجليزية - تمنى فيها للبعثة النجاح الكامل وسلامة العودة .

وفي الساعة الثالثة من صباح يوم ٢ سبتمبر / أيلول ، غادرت السفينة مباحث مرساها رافعة علم بعثة جون مري ، واتخذت طريقها لترسو على المخطاف في حوض الميناء الخارجي ، استعداداً للرحيل في الساعات الأولى من صباح ٣ سبتمبر / أيلول . وقد ودعها على الرصيف جمع كبير ، وصعد إلى ظهرها قبل أن تغادره الأميرالاي أحمد فؤاد بك والأميرال ويلز باشا لتوديعنا .

وكان من المخطط أن تقوم البعثة - إن أمكن - بتنفيذ سلسلة من الرحلات أو الجولات التي تستغرق كل منها ٢٠ يوماً ، وذلك في المناطق التالية :



الشكل ٣ - علم بعثة جون مري / مباحث الذي قامت بصنعه السيدة ك . ن . ماكيزي ، والموجود الآن في حوزة ابنها ، ك . م . ماكيزي .

- (أ) الطرف الجنوبي للبحر الأحمر ورأس خليج عدن ؛
- (ب) خليج عدن والقناة الممتدة بين رأس « جواردا فوي » وجزيرة سقطري ؛
- (ج) الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية ومنه عبوراً إلى كراتشي ؛
- (د) خليج عمان ومنه إلى بومباي ؛
- (هـ) عبر بحر العرب من بومباي إلى ممباسا ؛
- (و) ساحل أفريقيا في منطقة ممباسا وزنجبار ؛
- (ز) عبر بحر العرب من زنجبار إلى قناة « كارديفا » في جزر المالديف ، مع التوقف في سيشل ؛
- (ح) من كولومبو عبر أرخبيل المالديف وعوداً إلى كوتشين في الهند ؛
- (ط) من كوتشين عبر بحر العرب إلى عدن ؛
- (ي) خليج عدن ، لتكرار ملاحظاتنا وأرصادنا السابقة ؛
- (ك) الطرف الجنوبي للبحر الأحمر ، مع تكرار ملاحظاتنا وأرصادنا السابقة ، ثم العودة إلى الإسكندرية .

وكان المقرر أن تجري خلال هذه الرحلات المتنوعة ملاحظات وأرصاد روتينية تنفذ على فترات منتظمة مرة كل أربع ساعات ، أي في الساعات ٤ و ٨ و ١٢ صباحاً ومساءً ، على أن تشمل :

الخلفية التاريخية، معدات السفينة وطاقمها ٥٧

- ١ - درجة حرارة المياه السطحية .
- ٢ - درجة ملوحة المياه السطحية .
- ٣ - درجة حرارة الهواء كما يبينها كل من الترمومترين المبتل والجاف ؛
- ٤ - اتجاه الرياح وقوتها ؛
- ٥ - ارتفاع البارومتر (مقياس الضغط الجوي) .

وكان مقرراً كذلك أن يتم في كل رحلة تنفيذ محطات على فترات منتظمة ، تتوقف المسافة التي تفصل بين كل منها والتي تليها على الظروف إلى حد كبير ، ولكنها تقع قدر الإمكان في خطوط واضحة محددة حتى يمكن رسم قطاعات على أساسها . وكان المأمول أن يمكن تنفيذ ما بين ١٠ و ١٢ محطة من هذا النوع في كل رحلة من الرحلات الرئيسية بحيث تكون المسافة الفاصلة بين كل محطتين متتاليتين مقاربة للمسافة التي تقطعها السفينة وهي سائرة في اليوم الواحد ، أي حوالي ٢٠٠ ميل (٣٢٠ كيلو متر) . وكان المفروض أن يجري عند كل محطة فحص كامل لمياه البحر في الأعماق التالية :

السطح	١٥٠ متر	١٥٠٠ متر
١٠ أمتار	٢٠٠ متر	٢٠٠٠ متر
٢٠ متراً	٣٠٠ متر	٢٥٠٠ متر
٣٠ متراً	٤٠٠ متر	٣٠٠٠ متر
٤٠ متراً	٦٠٠ متر	وهلم جرا .
٥٠ متراً	٨٠٠ متر	
٦٠ متراً	١٠٠٠ متر	
٨٠ متراً		
١٠٠ متراً		

وأن يشمل ذلك الفحص درجة الحرارة ، ودرجة الملوحة والامس الهيدروجيني «pH» (درجة الحموضة أو القلوية) ، ونسبة محتويات المياه من الفوسفات ، والنترات ، والنيتريت ، والسليكات ، وكمية الأكسجين الذائب ، وأية تقديرات أخرى يتجه الرأي إلى أنها مرغوبة . وفي بعض المناطق ، مثل خليج عدن ، كان يؤمل تنفيذ محطات على مسافات أكثر تقارباً حتى يمكن متابعة حركات كتل المياه العميقة على نحو أكثر تفصيلاً ، بينما كان المتوقع أن تتمكن خلال زيارتنا من اكتشاف التغيرات الفصلية التي تطرأ على الظروف العامة . وكان المأمول كذلك أن تتمكن في كل الرحلات الرئيسية من أن ننفذ - في مناسبتين اثنتين على الأقل - ملاحظات وأرصاء على مدى ٢٤ ساعة للظروف القائمة في طبقة من المياه السطحية تمتد إلى عمق بضعة مئات من الأمتار حتى نكتشف التغيرات التي تطرأ على :

١ - المستوى الذي تتركز عنده التجمعات النباتية الطافية (الفيتوبلانكتون/ البلانكتون النباتي).

٢ - الكمية الإجمالية لهذا الفيتوبلانكتون.

٣ - المستوى الذي توجد عنده - في النهار وفي الليل - بعض المكونات المعينة للزويلاكتون/ البلانكتون الحيواني.

وقد اختيرت مناطق معينة من منحدرات الرصيف القاري لإجراء دراسة مكثفة بصفة خاصة تتناول ما يلي :

١ - الطرف الجنوبي للبحر الأحمر.

٢ - خليج عدن.

٣ - الساحل الجنوبي والجنوبي الشرقي لشبه الجزيرة العربية.

٤ - خليج عمان ومدخل الخليج الفارسي.

٥ - الساحل الشرقي لأفريقيا فيما يجاور زنجبار.

٦ - المنحدرات الغربية لأرخبيل المالديف.

وفرضت الضرورة أن يترك أمر الاختيار الفعلي للمناطق المحددة رهناً بالظروف ، لأن أموراً كثيرة كان لا بد وأن تتوقف على طبيعة قاع البحر حسبما يكشف عنها جهاز السبر بالصدى . وكان أول ما يجب اكتشافه بالضرورة منحدراً تدريجياً حتى يمكن أن تكون خطوط الكنتور (خطوط الأعماق المتماثلة) الخاصة به متباعدة عن بعضها قدر الإمكان . وكان المزمع أن تجري في هذه المناطق دراسة خاصة لتوزيع الحيوانات الموجودة على مختلف الأجزاء تبعاً لمستوى عمقها ، فيما بين عمقي ٥٠ و ٢٠٠٠ قامة . وكان الروتين العام المتوقع اتباعه كما يلي :

(أ) تحديد عمق الماء بجهاز السبر بالصدى.

(ب) الحصول على عينة من القاع ، حيث تستخدم هذه العينة أيضاً كوسيلة للتحقق من صحة العمق الذي حدده جهاز السبر بالصدى.

(ج) جمع حيوانات القاع بكباش أو مجرفة أو شبكة تجريف ، حيث يتوقف اختيار الجهاز الذي يستخدم على طبيعة قاع البحر .

المعدات والتجهيزات العلمية للسفينة

إن هذا النوع من البحوث الأقيانوسغرافية يقتضي توافر عدد متنوع من المعدات والتجهيزات ؛ إذ لا بد من وجود أنواع مختلفة من الأجهزة التي يتطلبها كل فرع من العمل . وأول الضرورات في هذا الصدد هي وجود أوناش (روافع) ذات حبال سلكية يمكن لفها على

بكرات الأوناش الموجودة على السفينة بالأطوال اللازمة . وكانت مباحث مجهزة بالفعل برافعتين (ونشين) من هذا النوع ، أكبرهما هو ونش التجريف الضخم القوي المركب على السطح السفلي وله طنبوران ، أحدهما كبير يمكن أن يُلف عليه ٦٠٠٠ متر من حبل الجر أو التجريف ، والطنبور الثاني أصغر حجماً ويمكن استخدامه لحبل سلك طوله ١٠٠٠ متر . وهذا الطنبور الثاني ضروري في حالة الجر أو التجريف بحبلين ، كل منهما مثبت في أحد ألواح هيكل فتحة شبكة الجر أو التجريف . ويشيع استخدام طريقة التجريف هذه في المياه الضحلة ، ولكن استخدام حبلين في أعمال المياه العميقة أمر مستحيل ؛ وإنما يستخدم بدلاً من ذلك لجامان أو حبلان من السلك ، طول كل منهما حوالي ٢٥ قامة ، وأحد طرفيه مشبوك في لوحة هيكل فتحة الشبكة ، بينما يكون الطرف الآخر مثبتاً في طرف حبل جر أو تجريف واحد لكلا اللجامين . ويصنع حبل التجريف أو الجر الرئيسي هذا بحيث يزداد قطره بالتدرج كلما زاد امتداده من الونش ؛ وسبب ذلك أنه كلما زاد مد الحبل للجر أو التجريف في المياه العميقة كلما ازداد الاجهاد تدريجياً على الحبل ، إذ أنه عند أي نقطة معينة يكون على الحبل أن يتحمل الإجهاد الذي يفرضه سحب الشبكة المثبتة عند نهاية الحبل بالإضافة إلى الوزن في الماء لطول الحبل الذي سبق مده . وكان الحبل الموجود على مباحث مسلوباً بالتدرج من محيط قدره ١ بوصة عند الطرف الخارجي إلى محيط قدره ١ ١/٢ بوصة عند الطرف الداخلي ، وهو ما يعادل تزايداً في قوة تحمل الحبل من جهد ٧ أطنان إلى جهد ١٢ طنّاً .

وعندما بارحنا الإسكندرية كان لدينا على ظهر السفينة حبل متصل من السلك (كابل) طوله ٣٨٠٠ قامة . غير أنه حدث لسوء الحظ أننا بعد أن عملنا مدة أسبوع تقريباً ، وقع حادث أدى إلى ازدياد الشد على حبل السلك ازدياداً كبيراً جعله ينقسم قرب نقطة منتصف طوله ، بحيث اضطررنا منذ تلك اللحظة إلى استخدام سلكين موصولين معاً . وقد استخدمنا لهذا الغرض من النوع الذي تتولى صنعه مؤسسة بريستمان أخوان Priestman Bros. ، ولا توجد به عقدة بارزة ، كما هي الحال في معظم الوصلات ، حيث تكون لقمة الوصلة ذات ثقب يتيح استخدام خابور قتل تشبيته بنز التوصيل في مكانه بالقلاوظ تشبيهاً محكماً . أما في وصلة بريستمان فإن البنز يتم تشبيته بالقلاوظ في موضعه بواسطة خابور ينطبق في تجويف غائر ، ولذلك فلا يكون هناك أي جزء بارز من الوصلة ، وهذا يحمي حبل السلك من الاشتباك أثناء مده .

وكان حبل التجريف أو الجر يخرج من طنبور الونش ، فيمر أولاً خلال فتحة توجيه موجودة إلى الجانب قليلاً في اتجاه يمين السفينة على الجزء الأمامي من السطح السفلي ، ثم يسحب من هناك إلى هيكل التعليق على جانب السفينة الأيسر الذي يمر فوقه هابطاً إلى البحر . وكانت توجد بين فتحة التوجيه وبين هيكل التعليق عجلة القياس ، التي تقيس طول السلك الذي تم مده أو ارجاؤه . وهذه العجلة مثبتة بدعامة وطاراة إلى عارضة الونش ، التي كان يجب مدها إلى الخارج ورفعها حتى تصبح العجلة في وضعها الصحيح وتكون في نفس الوقت في

وضع يتيح إعادة رفع الشبكة بعد انتهاء التجريف إذا أصبح وزنها أثقل من أن يتيح رفعها فوق سور السفينة بقوة السواعد وحدها .

وبمجرد الانتهاء من مد حبل الجر أو التجريف أو إرخائه بما يكفي للسماح لشبكة الجر أو التجريف أو الكراكة ببلوغ القاع ، كان يمد قدر إضافي من الحبل يتوقف طوله على العمق الذي يراد إجراء التجريف عنده ، ثم ترفع عجلة القياس ويثبت على الحبل زوج من المشابك ، موصولان بدورهما بدينامومتر يقيس قوة الشد على حبل السلك ، وهذا الدينامومتر بدوره مربوط ربطاً محكماً إلى فتحة توجيه ثائية مثبتة بقوة إلى سطح السفينة . وبغية التوصل قدر الإمكان إلى الحيلولة دون ازدياد جهد الشد أكثر من اللازم ، فإن أحد طريقي عروة حبل السلك التي تثبت الدينامومتر إلى المشبكين لم تكن موصولة بهذين المشبكين وصلاً مباشراً ، وإنما عن طريق عين أو أنشودة تتألف من لفتين من كابل مقاس ١,٢٥ بوصة ، وذلك بطريقة عسوية بحيث تنفك الأنشودة إذا ارتفع جهد الشد إلى ٣ أطنان تقريباً ؛ فإذا أصبح جهد الشد أكبر من اللازم فإن انفكك كابل هذه الأنشودة يطلق مشبكي الحبل على الفور فيسمع لحبل الجر أو التجريف أن ينطلق بحرية . وكان من عيوب هذا الترتيب ضرورة رفع الدينامومتر وإعادة تركيب عجلة القياس قبل بدء سحب الحبل عند انتهاء عملية التجريف أو الجر ، وهما يؤدي إلى انعدام وسيلة الحكم على قوة الشد على الحبل . ولكي نعوض هذا النقص ، وجدنا أن من الضروري أن نتحكم بحرص في تكييف كمية البخار التي توجه إلى الونش على النحو الذي يجعله لا يعمل بكامل قوته ، بل بقوة تكفي فقط لسحب الحبل والشبكة . وقد وقعت لنا أول حادثة انفصم فيها حبل السلك أثناء عملية سحب الحبل هذه ، عندما كنا نفتقر إلى أي مؤشر يبين مدى جهد الشد على سلك الحبل .

وكان الونش الثاني - المخصص لإجراء الملاحظات والأرصاء الهيدروغرافية - يقوم على الجزء الأمامي من جسر القيادة الأسفل للسفينة إلى الأمام مباشرة من غرفة الخرائط وكان هذا الونش من النوع العادي الذي تتولى توريده مؤسسة اليوت وجارود Messrs Elliot and Garrod ، وله طنبروان ، أصغرهما يحمل ٥٠٠ متر من السلك الهيدروغرافي الذي يبلغ قطره ٤ مم ، وأكبرهما يحمل ٦٠٠٠ متر من نفس نوع السلك وكان من الميسر استخدام أي من الطنبروين مستقلاً عن الآخر عندما يبدأ السلك في النفاذ ، ولكن طنبرواً واحداً فقط هو الذي كان يمكن استخدامه في وقت واحد عند السحب ، نظراً لأن كلا الطنبروين كانا موصولين بعمود دفع واحد . وكان هذا الوضع من شأنه أن يفرض كثرة توقف السفينة ، لأن قنبنة نانسن - بيترسون الموصولة بالسلك القصير كانت تستخدم لأخذ عينات المياه على فترات قصيرة في الطبقات العليا من مياه المحيط ، بينما كانت قنبنة النوع الثاني - قنبنة إيكمان القلابة - كانت تستخدم على فترات متباعدة على الحبل الطويل للحصول على عينات من الطبقات المائية الأكثر عمقاً . وبفضل التعاون الحريص والدقيق بين العاملين المسؤولين عن هاتين المجموعتين

المختلفتين من الملاحظات والأرصاء على جانبي السفينة المتقابلين ، أمكن تغادي القدر الأكبر من التأخير الذي كان يمكن أن يحدث . بيد أنه لا شك في أنه كان من الأفضل أن يوجد ونشان مستقلان ومنفصلان كي يُستخدم كل منهما على حدة في إجراء كل مجموعة من الملاحظات والأرصاء .

وقد توصلنا من خبرتنا هذه إلى استنتاج أن نمط الطنبور الأكبر حجماً في هذا النوع من الأوناش هو نمط غير مرض . فالطنبور ضيق ، ومن ثم فإن اتساعه لكمية السلك اللازمة يقتضي أن يكون عميقاً . وعندما كانت تستخدم مجموعة من قنينات جمع عينات المياه أو كباش عينات القاع من طراز بيجلو Bigelow الثقيل الوزن ، فإن جهد الشد على السلك كان يزداد إلى درجة تؤدي سريعاً بالطنبور إلى أن يتجه إلى « التفلطح » ثم إلى حدوث شقوق فيه في النهاية . وقد حدث هذا مرتين أثناء البعثة ، على الرغم من أن الطنبور الثاني - الذي صنع لنا في كولومبو - كان أكثر قوة ومتانة من الطنبور السابق الذي كان قد تم توريده مع الونش أصلاً . ويبدو أن من الأفضل أن يكون الطنبور الذي يعد لهذا الغرض طويلاً وضحلاً ، وخاصة إذا كان الأمر يتعلق باستخدام أجهزة ثقيلة في أعماق كبيرة .

وكان السلك الهيدروغرافي يمتد من الطنبور خلال كتل تمرير مثبتة في ذراع الونش إلى « بتافورة » مثبتة على كل جانب من جانبي السفينة ، ويمر من هناك فوق عجلة قياس تسجل طول السلك الذي تم ارجاؤه . وكان السلك من الطنبور الصغير يمر فوق جانب السفينة الأيمن ، في حين أن سلك الطنبور الكبير يمتد على جانب السفينة الأيسر . وعند استخدام السلك الطويل لإجراء ملاحظات وأرصاء الأعماق ، تبين أن جهد الشد والسرعة اللذين يمر بهما السلك من كتلة التمرير يؤديان إلى نحر العجلة الدوارة للكتلة ؛ ولذلك فقد صنعت لنا شركة مونرو أخوان . Munro Bros. كتلة خاصة على رولمان بلي وبها طارة مصنوعة من مادة خاصة شديدة المقاومة ، فانتهت بذلك متاعبنا في هذا الصدد .

ويتطلب اقتناص حيوانات البحار العميقة عدة أنواع مختلفة من الشباك ، كل منها مكيّفة للعمل في ظروف خاصة مختلفة في قاع البحر ، الخ . ولنوع مختلف من الحيوانات التي يراد جمعها .

شبكة الجر المفتوحة (الأوتر) Otter Trawl

كان مقياس شبكة الجر هذه التي استعملناها على السفينة مباحث هو ٤٠ قدماً . وكان نسبها مصنعاً بفتحة مدخل كبيرة ، طول الحبل الأعلى أو حبل الرأس فيها هو ٤٠ قدماً ، وطول الحبل الأسفل - وهو الأثقل وزناً بكثير والمحمى بلفات ربط من حبل أصغر مقاساً - يزيد عن ٤٠ قدماً زيادة كبيرة . وكلا الحبلين ، حبل الرأس والحبل الأسفل - موصلان معاً على



شكل ٤ - شبكة الجير « أوتر » ، نوفمبر / تشرين الثاني ١٩٣٣ (تصوير هـ سى جيلسون) .

جانبى الشبكة بجناحين ، كل منها مثبت في إحدى لوحات شبكة الجر . وحبل الرأس يرفعه عن الأرض بمقدار أكبر عدد من الكرات الزجاجية التي تؤدي دور العوامات . وعندما يؤدي شد السحب بلوحات شبكة الجر إلى أن تؤدي مهمة سواحب الطفوف Kites وتتجه بعيداً عن بعضها ، فإن حبل الرأس تجذبه العوامات إلى أعلى ، وبذلك يظل فم الشبكة مفتوحاً إلى أقصى اتساعه . ومن السهل نسبياً الاحتفاظ بفم الشبكة مفتوحاً عندما يكون كل من لوحتي الحلق موصولاً بسلك مستقل ، ولكننا وجدنا من الخبرة العملية أن من الصعوبة بمكان جعل الشبكة تعمل إلى أقصى حد عندما يوجد لجامان مربوطان إلى السلك الواحد لشبكة الجر .

وعندما يقع جهد الشد على اللجام أثناء الجر ، فإن اللجام يميل بقوة إلى الإلتواء حول نفسه ، و يترتب على التأثير المزودج لالتواء هذين اللجامين التفافهما على بعضهما ، مما يؤدي إلى منع افتتاح فم الشبكة افتتاحاً كاملاً نتيجة لإعاقة انفصال لوحتي شبكة الجر عن بعضهما إلى أبعد مدى . وتفايدي حدوث ذلك ، فقد وصلنا كل سلك لجام بلوحة الجر المناظرة له بواسطة وصلة مفصلية تتحمل اجهاد شد يبلغ ٢ طن ، فأصبح ذلك يتيح للجامين أن يلتفا حول بعضهما ثم يلتفا منفصلين عن بعضهما (البرم والفرد) . والشبكة نفسها مسلوية الشكل في اتجاه طرفها الأسفل المسمى « كود إند Cod — end » ، كما أن جانبيها السفلي تحميه من آثار الاحتكاك بالقاع قطع إضافية من النسيج الشبكي . ويبلغ طول الشبكة ٤٠ قدماً ، ونظراً لأن عيوبها كبيرة نسبياً ، فقد كنا عادة نشبك إلى جانبيها الأعلى - عند منتصف المسافة تقريباً - شباكاً صغيرة ذات عيون أضيق بغية اقتناص الحيوانات الأصغر حجماً التي يحركها من سكوتها مرور الحبل الأسفل ؛ ولولا ذلك لمرت هذه الحيوانات من العيون الواسعة لشبكة الجر دون أن تقتنص . ولتسهيل رفع الشبكة إلى ظهر السفينة عند انتهاء عملية الجر ، كنا نستخدم حبلًا يسمى « حبل الصدر Bosom rope » ، يوصل بوسط الحبل الأسفل عند أحد الطرفين ويأخذى لوحتي الجر عند الطرف الآخر ، بحيث أنه عندما ترفع لوحتي الجر إلى هيكل السحب أو الرفع ، يؤدي سحب حبل الصدر إلى رفع الحبل الأسفل .

وكانت هذه الشبكة تعمل بنجاح تام في الأعماق الضحلة نسبياً ، ولكن التحكم فيها كان يغدو أمراً صعباً في المياه العميقة ، حيث كنا نستخدم آنذاك شباكاً من نوع آخر .

شبكة أجاسيز Agassiz Trawl

في هذا النوع من شباك الجر تكون الشبكة مثبتة إلى هيكل معدني . وكان هذا الهيكل في شباكنا يتألف من مهماز عند كل طرف ، يمتد بينهما قضبان معدنيان ، أحدهما يصل بين الأطراف الأمامية للمهمازين والثاني يمتد بين وسطي اللوحتين السفليين للمهمازين . وعند كل من طرفي اللوحتين السفليين للمهمازين توجد حلقة تمر خلالها السلسلة المتصلة التي يثبت إليها فم الشبكة أو فتحتها . وكان جزء السلسلة الذي يمر بطول الجانبين الأكثر طولاً من الهيكل

مربوطاً بالحيال . وتبقى هذه السلسلة مرتقبة بحيث أنه عندما تبلغ الشبكة القاع ويبدأ أحد جانبيها في التعرض لجهود الشد نتيجة الجر على صفحة القاع ، فإن الجزء الأعلى من السلسلة يشد حتى يتوتر ويؤدي مهمته بنفس الطريقة التي يعمل بها حبل الرأس في شبكة الجر المفتوحة ، ولكن بدرجة أقل . والميزة الكبرى لهذا النوع من الشباك هي تماثل الجانبين ، بحيث يمكن لأيهما أن يصبح هو الملامس للقاع دون أن تترتب على ذلك أية نتائج سلبية ، على نقيض الحال بالنسبة لأنواع أخرى من الشباك ، مثل شبكة العوارض Beam Trawl ، التي يجب الحرص عند انزالتها على أن يكون جانب معين منها هو الملامس دائماً للقاع . وكان عرض فتحات الفم في شباك أجاسيز التي لدينا على السفينة مباحث هو ١٠ أقدام ، كما كان نسيج الشباك نفسه صغير العيون ، باتساع لا يزيد عن $\frac{3}{4}$ بوصة من عقدة إلى العقدة التي تليها ، فأتاح ذلك اقتناص عدد من الحيوانات الصغيرة التي كان يمكن أن تفلت من عيون شبكة الجر المفتوحة الأكثر اتساعاً . ومن كل طرف من طرفي هيكل شبكة أجاسيز يمتد سلك لجام إلى وصلة مشبوبة بدورها في طرف جبل الجر . وبغية السماح لحبل الجر باللف والالتواء دون أن يؤثر ذلك على الشبكة ، كانت هناك دائماً وصلة مفصلية بين السلك والشبكة ، يمكنها أن تتحمل جهداً يصل إلى ٥ أطنان .

غير أننا اكتشفنا من خبرتنا أن هذا الهيكل أخف من أن يتحمل العمل في المناطق التي يوجد بها تيار تحتي قوي . وحدث في مناسبتين أن سحبنا الشبكة بعد إلقتها وجربا لمدة ساعة ، فوجدنا التيار قد لفها حول نفسها لفات عديدة وكأنها طائرة ورقية ، بحيث أصبحت الـ ٢٠٠ متر الأولى من السلك أو نحو ذلك ملفوفة لفات عديدة حول هيكل الشبكة في حلقات كبيرة ، مما أدى إلى ضياع وقتنا وجهدنا سدى لأن الشبكة لم تقتنص شيئاً بالمرة . وبعد ثاني خبرة لنا من هذا النوع ، ربطنا إلى هيكل الشبكة ثقلين إضافيين وزن كل منهما ٥٠ رطلاً ، فأصبحت الشبكة تؤدي مهمتها بكفاءة أكبر كثيراً . وكانت لدينا أيضاً في هذا النوع من الشباك وسيلة أمان على شكل أنشودة أو دعامة حبل بين طرف أحد اللجامين وهيكل الشبكة ، قادرة على تحمل جهد شد قدره ٢ طن ، بحيث أنه إذا امتلأت الشبكة امتلاءً مفرطاً بالطين أو بأية مادة أخرى من قاع البحر ، أو إذا اشتبك الهيكل في الصخور ، فإن هذه الأنشودة تنفك وتنفصل ، مما يجعل الشبكة تخرج منحرفة جانبياً فلا تصيد ما يزيد من عبئها ، أو تنفصل عما تكون قد اشتبكت فيه في القاع عند جرها في اتجاه جانبي .

وفي حالة العمل في القاع الوعر أو في الأعماق القصوى ، كنا نستخدم نوعاً ثالثاً من شباك التجريف ، هو :

شبكة الجر طراز مونيجاسك Monegasque Trawl

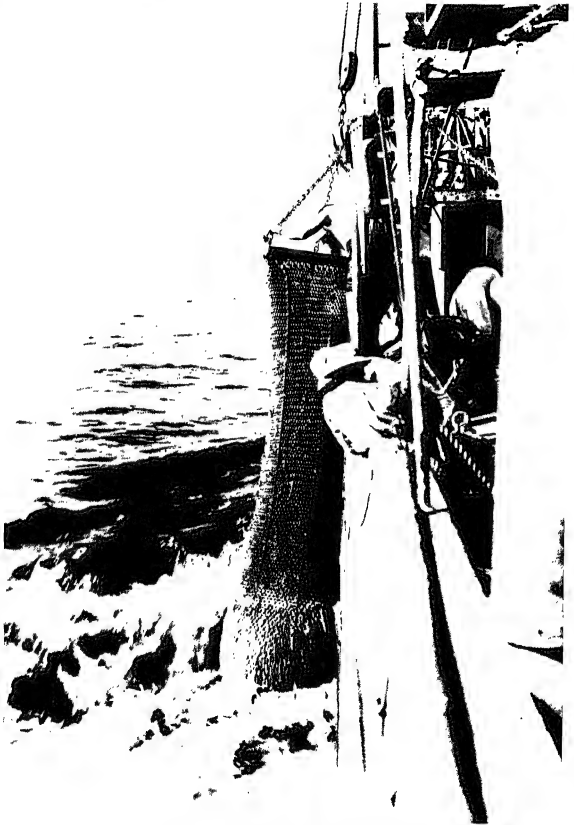
تتميز شبكة الجر هذه بهيكل أقوى كثيراً ، وإن كان مصمماً على نفس أسس هيكل شبكة

أجاسيز تقريباً . ويتألف الهيكل من طرفين شبيهين بالمهازين ومقوسين بدرجة بسيطة بحيث أن كل شد عليهما يقع على نفس خط القوس ، وفم الشبكة مثبت بإحكام في هيكل مستطيل من قضبان حديدية مقاسها ٧ قدم $\times \frac{1}{4}$ ٣ قدم ، مع وجود قضيب دعم آخر يمر عبر فم الشبكة من جانب إلى الآخر . ويوجد عند الطرف الأمامي لكل مهماز قضيب معدني يمتد إلى حلقة منفردة ؛ وأحد هذين القضيبين مثبت تثبيثاً مباشراً في المهماز ، في حين توجد بين القضيب والمهماز على الجانب الآخر أنشودة حبل تنفصل أو تنحل عندما يبلغ جهد الشد ٢ طن ؛ وهنا أيضاً إذا زاد جهد الشد عن الحد ، فإن الأنشودة تنحل فتسحب الشبكة بجانبها فلا تصيد شيئاً . ويعيون الشبكة نفسها ذات اتساع متدرج ، يبدأ باتساع ٣ بوصات من كل عقدة إلى التي تليها ، ثم تليها منطقة طولها ٦ أقدام يكون الاتساع فيها ٢ بوصة بين كل عقدتين ، ثم تعقبها منطقة طولها ٦ أقدام يكون الاتساع فيها ٢ بوصة بين كل عقدتين ، ثم يعقب ذلك الجزء الأخير والذيل Cod - end حيث ينخفض الاتساع إلى بوصة واحدة ، وهو أدنى حد يمكن معه ربط العقد ربطاً مناسباً من المادة ذات المتانة الكافية التي تصنع منها هذه الشبكة . واستناداً إلى خبرتنا ، فقد أدى هذا النوع من الشباك مهمته بطريقة متوسطة بين شبكة الجر وبين الجرافة الحقيقية ، إذ أنه رغم خلوه من حافة قطع محددة مثل تلك التي تتميز بها الجرافة الفعلية ، فإن القضبان المعدنية المتينة التي يتألف منها هيكل الفم كان يبدو أحياناً أنها تؤدي عمل حافة القطع في الجرافة ، مما هيأ لنا الحصول على قطع من صخور القاع . وكان ذلك ملحوظاً بصفة خاصة في عملية جر نفذناها على عمق ٣٣٨٥ متراً فوق بروز (سلسلة جبال) كارلسبيرج (المحطة ١٣٣) .

أما العمل في مناطق القاع الخشنة المرجانية أو الصخرية ، فقد استخدمت فيه جرافات من أنواع مختلفة ، من بينها نوعان تميزا بفائدتهما الكبيرة ، وكانت أفضلهما دون شك وهي :

الجرافة المثلثة مقاس ٤ أقدام

هذه الجرافة هيكل ثقيل مثلث الشكل له على كل جانب حافة قطع منحدره . وعند كل زاوية من زوايا المثلث عروة بارزة تمر من خلالها قطعة قصيرة - حوالي ٤ أقدام - من سلسلة . واثنان من هذه السلاسل مربوطتان ربطاً مباشراً بحلقة معدنية متينة ، بينما السلسلة الثالثة موصولة بواسطة أنشودة الحبل المعتادة التي تنحل إذا زاد جهد الشد عن حدوده . وهذه الحلقة موصولة بواسطة وصلة مفصلية إلى طرف سداة الشبكة . أما النوع الثاني من هذه الشباك فهو أسطواني الشكل ومصنوع من مادة متعددة الخيوط ، والمسافة فيه بين كل عقدة والتي تليها حوالي بوصة واحدة . وتبين من خبرتنا أن هذا النوع من الشباك يمتاز بجودة أداء عالية جداً على القاع الوعر ، إذ أن تحمله لظروف الإستعمال القاسية فوق بعض قيعان الشعب المرجانية كان أمراً مثيراً للإعجاب حقاً . وقد حدث مرات عديدة أن جمعت هذه الجرافة قدراً



الشكل ٥ - الحراقة الثالثة الكبيرة ، نوفمبر / تشرين الثاني ١٩٣٣ (تصوير هـ. سى جيلسون).

ضخماً من مواد القاع، من طين ورمل وفئات صخري بل وبعض الصخور، بحيث اضطربنا إلى ترك الشبكة معلقة إلى جانب السفينة حتى تذهب المياه منها بالمواد الأصغر حجماً قبل أن نتمكن من رفعها إلى ظهر مباحث.

وكنا مزودين أيضاً بشباك ماثلة ولكن بأحجام أصغر؛ فكانت لدينا جرافات مثثلة بمقاس ٣ أقدام لاستخدامها من على ظهر مباحث، وجرافات مقاس ٢ قدم لاستخدامها من القارب البخاري. غير أننا وجدنا هذه الجرافات الأخيرة أثقل مما يتحمل القارب البخاري جره فوق القاع، بالإضافة إلى أنها عند امتلائها كانت تصبح مجرد مرساة للقارب، ومن ثم فقد التجأنا إلى استخدام شبكة مستطيلة أخف وزناً بدلاً منها.

أما النوع الثاني من الجرافات فكان :

جرافة سالبا *Salpa*

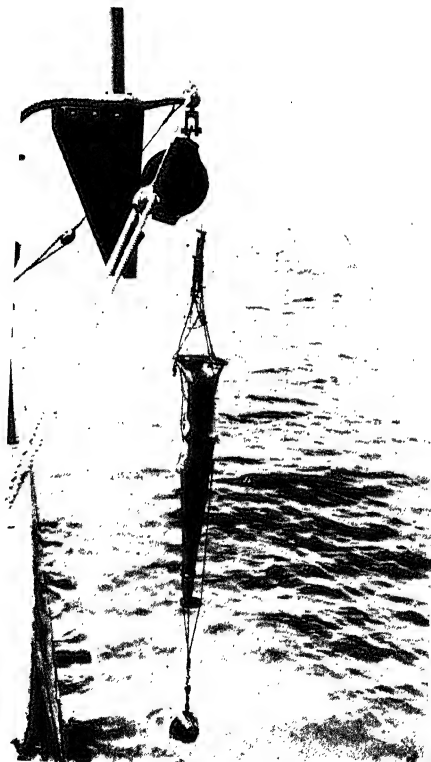
يتألف فم هذه الجرافة من إطار معدني متين على شكل شبه منحرف تقريباً، ولكن الضلعين الطويلين مقوسان إلى الخارج بحيث يقوم هذا الجزء المقوس بالانغراس في القاع عند سحب الجرافة فوق صفحته. والشبكة هنا أيضاً من النوع الكيسي الذي يتألف من جدائل متينة، مع وجود كيس داخلي ذي عيون أصغر ومنسوج من خيوط أقل سمكاً.

وكان من أهداف البعثة - وإن كان ذلك من الأهداف التي تأتي في المحل الثاني من الأهمية - جمع تلك الحيوانات التي تعيش في الأعماق المتوسطة دون أن تصعد إلى السطح أو تغوص إلى القاع. وقد استخدمنا لاقتناص هذه الحيوانات شبكة كبيرة ذات هيكل معدني دائري قطره ٣ متر، يتميز بخطوطه الإنسيابية التي تقلل إلى أقصى حد من مقاومته أثناء سحبه وهو مغمور في الماء.

شبكة البلانكتون مقاس ٢ متر

يكون هيكل هذه الشبكة معمولاً بواسطة ثلاثة ألجمة تجتمع أطرافها عند حلقة يتصل بها حبل شبكة الجر.

ويوجد متصلاً بذيل الشبكة دلو معدني ليحتوي على حصيلة الصيد. والمادة التي تصنع منها الشبكة نفسها مدرجة بحيث تكون قرب الفوهة من نسيج شبكي تبلغ المسافة بين كل عقدتين متتاليتين فيه $\frac{3}{4}$ بوصة تقريباً، وبلي ذلك حزام دائري من قماش القلوع المتين «كانفاس» مثبت إليه بالخياكة عدد من الحلقات النحاسية التي يمر منها حبل ذو حلقة إنزلاقية عندما تستخدم الشبكة مع جهاز ذاتي الإغلاق. ويكون هذا الجهاز مصمماً بحيث يمكن أن يوصل به سلك الجر بواسطة وصلة مفصلية، بينما تكون حلقة الشبكة مثبتة بقفل ذي لسان.



الشكل ٦ - شبكة هارفي للملاكتون الثباتي ، وبها مقياس تدفق في الجزء الأوسط منها (تصوير هـ . سي . جيلسون) .

وعندما يراد إطلاق الشبكة ، يسمح «لثقل إرسال» بالإنزلاق هابطاً على سلك الجر حتى يصل إلى الجهاز الذاتي الإغلاق فيصطدم بزناد يطلق بدوره هذا السنان ، وتمسك الشبكة عندئذٍ بسلك أو حبل لإفصال الحلق الموصول إلى الجهاز ، وتكرر في حلقة عبر الحلقات سابقة الذكر ؛ وبذلك يتم جذب الجزء الأوسط من الشبكة لإقفاله بإحكام بواسطة الحبل ، ويتبدل الهيكل الدائري وطرف الذيل إلى أسفل على كلا جانبي هذا الجزء الأوسط . ومن سوء الحظ أن جهاز الإغلاق هذا لم يعمل أبداً بصورة مرضية : فقد كان طول جهاز الإغلاق الذاتي أولاً أقصر من أن يتسع للموصلة المفصلية وعين التوصيل عند طرف السلك إلا بعد تعديل كبير ، وثانياً كان الحبل الذي اضطررنا إلى استخدامه لإفصال الحلق أغلظ من أن يؤدي مهمته بكفاءة . وقد جربنا في البداية استخدام حبل قطره ١,٢٥ بوصة ، ولكن إجهاد الشد عليه عند جذب الشبكة كان كبيراً إلى درجة جعلتني أخشى انفصامه في أية لحظة ، وهو ما كان من شأنه أن يؤدي إلى ضياع الشبكة بأكملها ، لعدم وجود أية وسيلة أخرى لتوصيل الشبكة بسلك الجر . وجربنا بعد ذلك استخدام حبل سمكه ٢ بوصة ، ولكنه كان غليظاً إلى درجة عاقت الشبكة عن الانفتاح بصورة مرضية عند إنزالها ، مما جعل صيدها أقل من طاقتها الكاملة . ومن الأجهزة الأخرى التي استخدمناها مع هذا النوع من الشباك جهاز تسجيل للأعماق ، أساس تشغيله هو أنبوبة حلزونية تميل إلى الاستواء مع تزايد الضغط ، حيث تؤدي حركة الأفراد أو الاستواء هذه بدورها إلى تشغيل ذراع رافعة يرسم خطاً على قرص دوار من الورق . وبطبيعة الحال فإن الخط الذي يتم تسجيله بالفعل على الورق لا يمثل العمق الفعلي ، بل الضغط الذي يكون واقعاً على الجهاز ، ولذا فإن من الضروري معايرة الجهاز حتى يمكن التوصل إلى تقدير العمق الذي بلغه . وكان ذلك يتم بإرسال جهاز تسجيل العمق رأسياً إلى أسفل عند أخذ عينات ماء البحر ، وبذلك كنا نعرف - في حدود هامش خطأ لا يزيد عن متر واحد أو مترين تقريباً - العمق الذي بلغه الجهاز ؛ ومن متابعة ذلك كنا نتمكن من حساب مقدار حركة ذراع الرافعة الذي يتفق مع أي عمق معين .

وبالإضافة إلى شبكة البلانكتون مقاس ٢ متر ، استخدمنا شباكاً قطرها ١ متر ، حيث الشبكة نفسها مصنوعة من مادة دقيقة العيون تعرف باسم سترامين Stramine . وكان طرف ذيل شبكة البلانكتون الكبيرة هذه يتألف من مادة دقيقة العيون مقواة بحلقات طويلة من القماش السميك (كانفاس) ، مع وجود كم من هذا القماش السميك عند الطرف الأقصى للشبكة مثبت فيه دلو معدني وكنا نقوم عادة بتوصيل مجموعة من هذه الشباك إلى سلك الجر على مسافات من بعضها ، بحيث أنه عندما كانت تسحب الشباك أفقياً أو رأسياً فإن كلا منها كانت تقتضي حيوانات من طبقة مائية تختلف عن طبقة صيد الشبكة الأكبر مقاس ٢ متر وعن طبقة كل من الشباك الأخرى من نفس المقاس (١ متر) . وبطبيعة الحال ، فإنه عندما تستخدم هذه الشباك على سلك الجر يصبح من غير الممكن استخدام جهاز الإغلاق الذاتي ، لأن ثقل الإرسال في هذه الحالة لا يمكن أن ينزل على سلك الجر .

ومن الأنشطة الأخرى الهامة في مجال العمل البيولوجي عملية تحديد الحياة النباتية أو الفيتوبلانكتون . ولا بد من استخدام أدق الشباك الخيرية في هذا الغرض . وكانت مباحث مزودة بنوع الشباك التي صممها المسر هارفي من مختبر البيولوجيا البحرية في بليموث ، والتي تتألف من كيس مخروطي من أرقى أنواع الحرير مزود بوعاء معدني عند طرف ذيله ، في حين يوجد بالطرف الأمامي للشبكة جهاز يتألف من مصراع دوار يدير جهازاً شبيهاً بالساعة ليسجل كمية المياه الإجمالية التي مرت خلال الشبكة الخيرية . وعن طريق الحساب الدقيق للعدد الإجمالي للكائنات التي تحتونها حصيلة الصيد ، يمكن إجراء تقدير على درجة جيدة من الدقة لأعداد هذه الكائنات التي توجد في حجم معلوم من المياه ، ثم التوصل عن طريق ذلك إلى مؤشر لندرة أو غزارة وجود هذه الكائنات . وقد قمنا بتشغيل هذا الجهاز على أعماق منتظمة ، وتوصلنا من ذلك إلى تحديد التوزيع الرأسي للفيتوبلانكتون (البلاكتون النباتي) .

ونظراً لأن الجانب الأكبر من الفيتوبلانكتون يتألف من نباتات مجهرية حاملة للكولوروفيل ، مثل الدياتومات ، فإنه يعتمد في حياته ونشاطه بطبيعة الحال على كمية ضوء الشمس التي تنفذ إلى مختلف مستويات المياه ؛ ولذا فقد كنا نأمل في التوصل إلى تحديد عمق مياه البحر الذي يتمكن من النفاذ إليه كل من الإشعاعات الملونة في طيف الشمس . غير أننا لسوء الحظ لم نستطع أبداً أن نجعل الجهاز يعمل بصورة مرضية ، وبالتالي لم نتوصل إلى أي نتائج في هذا الصدد . إلا أننا كنا نسجل بصورة مضطربة درجة شفافية المياه ، أي العمق الذي يمكن عنده من فوق سطح السفينة رؤية قرص معدني أبيض - يعرف باسم « قرص سيكي » . ويبدو أنه من الممكن أن توجد بالضرورة درجة ما على الأقل من الارتباط بين درجة الشفافية هذه وبين العمق الذي يمكن للضوء أن ينفذ إليه^(١) .

أما مجال الاستقصاء التالي فيتعلق بطبيعة مياه البحر عند مختلف الأعماق ، حيث تكون هذه الملاحظات والأرصاء مهمة من ناحيتين : أولاهما توفير معلومات هامة عن الظروف الفعلية التي تتمكن فيها الحيوانات والنباتات البحرية من الحياة ، والثانية هي تمكيننا - عن طريق مقارنة الظروف السائدة في مختلف المواقع ومختلف الأعماق - من تقدير اتجاه حركات كتل المياه العميقة وقوة هذه الحركات .

ولدراسة المياه السطحية ، أخذت عينات بواسطة دلاء من الجلد أو الخشب أنزلت باليد ، وكانت درجة حرارة المياه تقاس بالترمومتر فور رفع الدلاء الممتلئة . وفي نفس الوقت ، كانت تؤخذ قراءات لدرجة حرارة الهواء بالترمومترات ذات البصيلة الجافة والمبتلة ، ولارتفاع البارومتر ، ولقوة الرياح واتجاهها الظاهر حسبها يسجلها الأنيمومتر . ونظراً لأن هذه القراءة

(١) استخلص جيلسون علاقة بين قراءة قرص سيكي وبين « نقطة التعويض » ، وهي العمق الذي يحدث فيه التوازن بين كمية الأوكسجين الناتج من التمثيل الضوئي وبين كمية الأوكسجين التي يستهلكها البلاكتون النباتي في تنفسه (انظر الفصل الخامس) .

الأخيرة ليست مجرد تسجيل بسيط لقوة الريح ، بل قراءة مركبة تجمع بين قوة الريح الفعلية وحركة السفينة ، فقد حافظنا على سجل دقيق لسرعة السفينة واتجاهها ، بحيث يمكن حساب قوة الريح واتجاهها بدقة بالاستعانة بهذه البيانات .

وفيما يتصل بالعمل الأقيانوغرافي ، لا بد من التسجيل الدقيق المستمر لظروف الأرصاد الجوية ، لما لها من تأثير عميق على صفات مياه البحر وأحوالها ؛ والعكس بالعكس ، أي أن للبحر أيضاً تأثيراً بالغ الأهمية على الظروف الجوية .

وإن البعثة لمدينة إلى حد كبير لوزارة الطيران ولإدارة الأرصاد الجوية بها لما تفضلت به من إعارة عدد من الأجهزة المعنية ، أولها أنيمومتر ذو القدرح «Cup anemometer» أتاح لنا أن نسجل بدقة معدل حركة الريح مقاساً بالأمتال في الساعة . والجهاز الثاني هو بيسكرومتر أسمان «Assman Psychrometer» لأخذ قراءات الترمومترات ذات البصيلة المبللة والجافة ، حيث يمكن من هذه القراءات التوصل إلى استنتاجات معينة ، مثل الرطوبة النسبية للبحر ، ونقطة الندى . وكانت قراءات هذه الأجهزة تؤخذ كجزء من روتين العمل بالسفينة مرة كل أربع ساعات أثناء وجودنا في البحر ، كما كانت تؤخذ في الوقت نفسه عينة من مياه البحر وقراءة بالترمومتر لدرجة حرارة سطح البحر . وكان هناك تسجيل أكثر استمراراً لدرجة حرارة مياه البحر يتم إجراؤه بواسطة ترموجراف مسجل مركب في وضع اتصال مع فتحة مأخذ غرفة المحركات ، فكان يعطينا بذلك قراءة متصلة لدرجة حرارة مياه البحر عند عمق لا يبعد عن السطح إلا قليلاً ، ويتراوح بين ٦ و ٨ أقدام تقريباً ، تبعاً لما إذا كانت السفينة مباحث عملة تحميلاً كاملاً أو تطفو خفيفة قرب نهاية إحدى رحلاتها ، عندما تكون حملتها من الفحم والماء العذب قد انخفضت إلى حد كبير .

ولقياس درجات الحرارة والحصول على عينات من مياه البحر في مستويات المحيط الأكثر عمقاً ، كان من الضروري استخدام أجهزة خاصة . وقد زودت مباحث هذا الغرض بما يلي :

قنبنة مياه من نوع نانسن - بيترسن العازلة

تتألف القنبنة من هذا النوع من تحويف أوسط تحيط به سلسلة أو مجموعة من التجاويف الأصغر . ويتم إنزال القنبنة مفتوحة عند طرف سلك هيدروجرافي قطره ٤ مم . وهذا السلك ملفوف على البكرة الصغيرة للونش الهيدروجرافي ، حيث يخرج منها ماراً فوق عجلة قياس تسجل طول السلك الخارج . وتوجد عند طرف السلك أنشودة مفتوحة تربط إلى الطرف الأعلى للقنبنة . وبعد أن يتم إنزال القنبنة إلى العمق المطلوب ، تترك فيه لبضع دقائق حتى تكتسب درجة حرارة المياه عند ذلك العمق ، إذ يجب ألا يغيب عن الذهن أن المياه السطحية في المناطق المدارية تكون درجة حرارتها أعلى من درجة حرارة المياه الموجودة تحتها على عمق بضع أمتات . وبعد ذلك يجري إنزال « مرسال » صغير من النحاس الأصفر ينزل على السلك حتى

يصطدم بزنبرك موجود عند الطرف الأعلى للقنينة ، فيؤدي ذلك إلى إطلاق سقطة أو لسان يفصل القنينة ، التي يجري عندئذٍ رفعها على الفور وقياس درجة حرارتها قبل أن تبدأ في الارتفاع . وإذا روعي الحرص والدقة في العمل ، أمكن أخذ عينات من المياه وقياس درجات الحرارة بهذا الجهاز حتى عمق ٤٠٠ متر . غير أننا اقتصرنا بشكل عام على استخدامه حتى عمق ٢٠٠ متر ، وإن كنا قد استخدمناه من حين لآخر حتى عمق ٣٠٠ متر .

قنينة مياه من نوع إيكمان القلابة

في هذا النوع تثبت القنينة في هيكل . وقبل انزائها تلف مقدار نصف دائرة على محور أفقي ، وهذا يجعلها تفتتح ، إذ ينفصل طرفها عن اسطوانة أو برميل القنينة . ويوجد على جانب القنينة وعاءان معدنيان - وأحياناً ثلاثة - لترمومترات تعمل أيضاً عند انقلابها . وعند إنزال القنينة مفتوحة توضع الترمومترات في أماكنها بحيث تكون بصيلة الزئبق عند القاع . وفي هذا النمط العادي للترمومترات القلابة تكون بصيلة الزئبق هذه محمية بغمد خارجي من الزجاج يحمي البصيلة من الضغط المتزايد الذي يوجد تحت سطح الماء . إلا أنه يحدث أحياناً أن يضاف إلى الترمومترين العاديين ترمومتر آخر من نوع مختلف ، فتكون هناك عندئذٍ ثلاثة ترمومترات متصلة بنفس القنينة . وهذا الترمومتر الإضافي يختلف عن الترمومترين الآخرين في أن بصيلة الزئبق لا تكون مغلقة فيه بأي غمد واقٍ ، مما يجعله يتأثر بالحرارة والضغط معاً ، ويسمى عادة بالترمومتر غير المصفح .

وعندما تثبت القنينة بالمشابك إلى جانب الهيكل ، يتم إنزالها وتثبت قنينة أخرى إلى نفس السلك عند أي مسافة مطلوبة من الأولى ، ثم تثبت قنينة ثالثة فوق هذه وهلم جرا . وبهذه الطريقة يتم تثبيت سلسلة من القنينات على المسافات المطلوبة إلى نفس السلك . وبعد ذلك يجري إنزال مجموعة القنينات كلها إلى العمق المطلوب حيث تترك فترة قصيرة كي تسجل الترمومترات درجات الحرارة الصحيحة ، ثم يتم إنزال « مرسال » صغير من النحاس الأصفر - ينزل على السلك حتى يصطدم بالزنبك الموجود في أعلى القنينة العليا ويطلق لساناً يجعل القنينة كلها تنقلب في الهيكل ، وهذا بدوره يؤدي إلى إطلاق « مرسال » نحاس ثان سبق تثبيته على قاعدة القنينة الأولى ، فينزل هذا « المرسال » هابطاً على السلك حتى يصطدم بزنبك القنينة الثانية التي تنقلب بدورها مقلقة « مرسالاً » ثالثاً ، وهكذا حتى القنينة السفلى ، ومع انقلاب كل قنينة ، ينطبق طرفها أو أوتوماتيكياً على جسمها أو برميلها فيخلقانه بإحكام ، وبذلك تظل محتفظة داخلها بعينة من مياه العمق الذي بلغته . وفي نفس الوقت تنقلب الترمومترات ، فتنفصم أعمدة الزئبق فيها ويسقط العمود الزئبقي المنفصم إلى الطرف الآخر من الترمومتر ، وهو طرف مدرج ، مما يتيح قراءة درجة الحرارة مباشرة بمجرد سحب القنينة . وتحتاج درجة الحرارة هذه إلى تصحيح ضئيل كي تعطي الدرجة الفعلية عند العمق الذي انغمر إليه الترمومتر ، لأن رفع الترمومتر مع القنينة يجعله يمر بمياه ذات درجة حرارة أعلى مما كان موجوداً

في العمق الأدنى ، ثم يمر أخيراً في الهواء الذي تكون درجة حرارته في المناطق المدارية عالية جداً في بعض النصول . ولتحديد مقدار التصحيح اللازم لتعويض عملية الصعود هذه - التي تسبب تمدداً ضئيلاً في عمود الزئبق ، يثبت إلى جانب الترمومتر المنقلب في نفس الأنبوبة الزجاجية ترمومتر آخر يسمى بالترومومتر المساعد . أما الترومومتر الآخر غير المصنع والذي تكون فيه بصيلة الزئبق غير محمية ، ومن ثم تتأثر بالحرارة والضغط ، ففائدته هي إعطاء مؤشر دقيق للعمق الفعلي الذي هبطت إليه القنينة . صحيح أن السلك الذي توصل به مجموعة قنينات أيكمان يمر فوق عجلة قياس « بكاره » تسجل طول السلك الذي تم إرخاؤه ، ولكن هذا الطول المسجل لا ينطبق على العمق الذي تبلغه القنينة بالفعل إلا إذا كان السلك عمودياً بطوله كله ؛ فإذا وجد تيار قوي في المياه العميقة ، فإن من الممكن جداً أن يبدو الجزء الأعلى من السلك عمودياً في هبوطه ، في حين تكون الأجزاء الأكثر عمقاً منه منحرفة بفعل التيار ، مما يجعل القنينة لا تبلغ العمق المنشود . واذن فإننا نقارن ما سجله الترومومتران - المصنع وغير المصنع الذي يسجل بياناً مركباً يجمع بين درجة الحرارة والضغط - يسهل علينا تحديد الفرق بين الإثنين ومن ثم تقدير الضغط الذي تعرض له الترومومتر في هبوطه . ونظراً لأن الضغط يتزايد بانتظام مع تزايد عمق الماء ، فإننا نستطيع من معرفة الضغط الذي تعرض له الترومومتر أن نحسب العمق الفعلي الذي بلغته القنينة . وفي معظم الحالات يتفق هذان الرقمان أو يتقاربان إلى حد كبير ، ولكن هناك حالات لا يتحقق فيها هذا الاتفاق ، وعندئذٍ نقبل ما سجله الترومومتر غير المصنع باعتباره المؤشر الحقيقي للعمق الذي بلغته القنينة والذي تم عنده الحصول على قراءة درجة الحرارة وعلى عينة الماء .

وكان الكيميائيان الموجودان على ظهر السفينة يقومان بفحص عينات المياه فحصاً دقيقاً في أسرع وقت ممكن بعد الحصول عليها ، وبتقدير ما تحتويه هذه المياه من كميات الأوكسجين الذائب ومن درجة تركيز أيونات الهيدروجين (نسبة الحموضة أو القلوية) . وفي عدد كبير من الحالات كان يجري أيضاً تقدير محتوى المياه من الفوسفات والنترات والنيتريت . وأخيراً كان يجري تحليل كل عينة لتحديد كمية الهالوجينات الموجودة - أي الكورين والبرومين والأويدين . وهذا التحليل الأخير يستمد أهميته من أن نتيجته تتيح حساب الكمية الكلية للأملاح الذائبة في المياه ، ومن ثم التوصل إلى تحديد درجة ملوحة هذه المياه . ويعتبر الكلورين أهم هذه الأملاح الثلاثة ، ولكن هناك آثاراً ضئيلة من المركبين الكيميائيين الآخرين توجد مقترنة به ، ويجري تقديرها من خلال الطريقة المتبعة في نفس الوقت الذي يجري فيه تقدير كمية الكلورين .

وكان المجال الرئيسي الثالث للبحث يتعلق بدراسة قاع المحيط وسمات سطح هذا القاع . ومن أجل تقدير عمق المحيط ، تم تزويد السفينة بمباحث قبل إبحارها من الإسكندرية بجهاز للسبر بالصدى من طراز أكاديا Acadia ، قامت بصنعه شركة هيوز وشركاه Messrs.

Hughes and Co. في لندن . والمبدأ الذي يعمل على أساسه هذا الجهاز يعتمد على انتقال الصوت خلال الماء . وقد رُكِّبَت في اتجاه الطرف الخلفي للسفينة ، في غرفة المحركات ، المطرقة التي تدق لوحة معدنية فتصدر أصواتاً حادة على فترات منتظمة . وتعمل هذه المطرقة بواسطة جهاز كبس يرفع ضغط الهواء ، الذي ينطلق فجأة بدوره بفعل جهاز كهربائي موصل إلى جهاز التسجيل الذي ركب في غرفة الخرائط السفلى على جسر قيادة السفينة . وبمجرد انقطاع التيار الكهربائي تنطلق المطرقة وتحدث طرقة عالية على قاع السفينة ، فينتقل هذا الصوت إلى أسفل حتى يبلغ قاع المحيط ، ومن هناك ينعكس مرتداً مرة أخرى فيلتقطه ميكروفون مركب في أسفل مقدمة السفينة ، ويؤدي ذلك إلى خلق شحنة كهربائية في الميكروفون ، تنتقل منه خلال مكبر كهربائي إلى جهاز التسجيل ، بحيث أنه في اللحظة التي يتم فيها استقبال الصدى ، يمر تيار كهربائي من لوحة معدنية إلى ابرة معدنية تتحرك على صفحة من الورق . وهذا الورق مجهز تجهيزاً خاصاً ومشيع بالنشا ويؤدي البوتاسيوم ، بحيث أنه في اللحظة التي يمر فيها التيار الكهربائي خلال صفحة الورق ، ينطلق الأيونين ويقتربن أو يتحد بالنشا محدثاً بقعة تبدو بوضوح على صفحة الورق الأبيض . والورق مجهز بمقياس يغطي مجاًلاً أقصاه ٢٥٠ قامة . وعندما يزيد العمق عن ذلك فإن عملية التسجيل يمكن أن تستمر على الورق بتغيير توقيت ضربات المطرقة ، وهذا يتم بإدارة عجلة مهيأة ومضبوطة بحيث أن كل سنة على مقياسها تؤدي إلى تغيير التوقيت بمقدار ١٠٠ قامة ، وإذا أدبرت العجلة دورة كاملة فإن هذا التغيير يصل إلى ١٠٠٠ قامة . ويسجل تغيير وضع هذه العجلة على ورق التسجيل في صورة « زائد ١٠٠ » ، « زائد ٢٠٠ » ، الخ . وعلى ذلك فإنه عند قراءة العمق الفعلي يجب أن يضاف هذا المقدار إلى العمق المبين على المقياس . ويحتاج الأمر إلى إجراء قدر من التصحيح تبعاً لدرجة ملوحة ودرجة حرارة الماء الذي ينتقل فيه الصوت ، لأن هذين العاملين يؤديان إلى تغيير طفيف في معدل انتقال الصوت ؛ وهذا التصحيح يسهل إجراؤه بسرعة عن طريق الإستعانة بجداول أعدتها الأميرالية البريطانية . وكان مفروضاً في الجهاز الذي زودنا به أن يتمكن من التسجيل حتى عمق ٥٠٠٠ قامة ، ولكن خبرتنا أثبتت تعذر الحصول على أي تسجيل يتجاوز عمق ٢٥٠٠ قامة ، وخاصة إذا كان البحر مضطرباً بأي قدر . ويبدو أن السبب في ذلك - ولو جزئياً على الأقل - هو أن حركة الأمواج تؤدي إلى تكوين وسادة من المياه المتمزجة بفقايع صغيرة من الهواء تحت السفينة . كما أن الجهاز بأكمله لا يزال في مرحلة تجريبية إلى حد ما ، ويحتاج إلى قدر كبير من العناية والإنتباه حتى يستمر في العمل ، ولكن هذا الوضع لا بد وأن يتحسن دون ريب مع تزايد خبرة متتجه . وهذا لا يُعْمَط في شيء من ميزة الجهاز الكبرى ، وهي أنه يتيح قياس الأعماق أثناء سير السفينة بمعدل ٢٥ مرة (٢٥ قياساً) في الدقيقة ، فيصبح بذلك من الممكن دراسة الأعماق بالتفصيل ، في حين أن القياسات السابقة بجبل السلك كانت تستلزم ما بين ساعة ونصف وساعتين لإجراء قياس واحد ، مع ضرورة توقف السفينة ومناورتها بحرص ودقة طوال تلك المدة حتى يظل السلك في وضع عمودي ، أو وضع « أعلى وأسفل » . وحتى في هذه

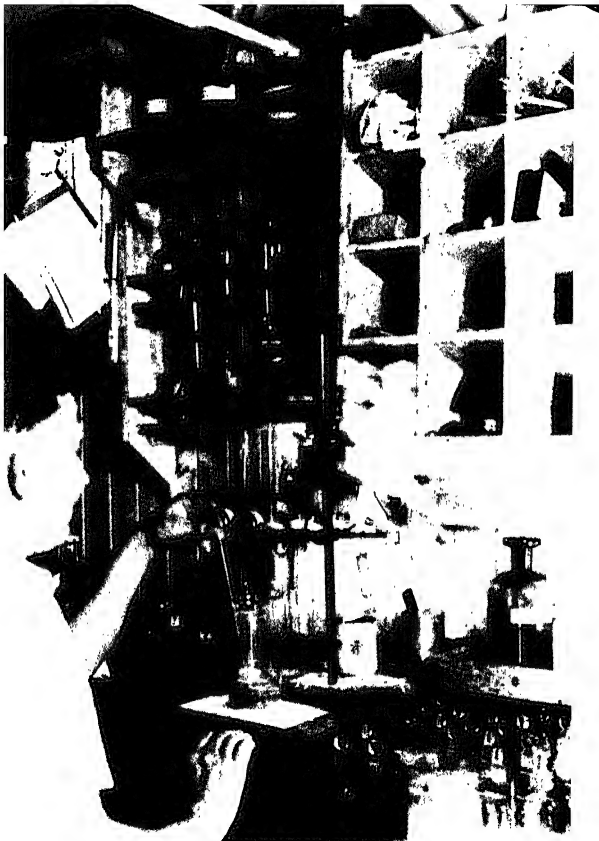


الشكل ٧ - فسات ايكمان لجمع عسات المياه معالفة على الحامل فوق سطح السفينه والفواير التي تحتوي على عسات المياه
محمولة داخل السفينه (تصوير هـ. سي - جيلسون)

الحالة فإن الإنسان لا يمكن أن يتأكد على نحو مطلق من العمق المضبوط الذي اصطدم عنده الثقل الموجود في طرف السلك بالقاع ، نظراً لأن التيارات العميقة قد تنحرف بالسلك في أجزائه السفلى عن الوضع العمودي .

وكانت الملاحظة التالية المطلوبة هي الحصول على عينة من قاع البحر ، حيث تم ذلك بإنزال جهاز في طرف سلك طويل . وكان السلك يمر فوق عجلة قياس « بكارة » تسجل طول السلك المرخي فيكون ذلك بمثابة مراجعة للنتيجة التي يعطيها جهاز السبر بالصدى . وقد وجدنا بالممارسة أن العمق حسب ما يبينه طول السلك المرخي كان يزيد دائماً بنسبة صغيرة - حوالي ٢ في المائة - عن العمق الذي يبينه جهاز السبر بالصدى .

وقد زُودت مباحث بآلة سبر من طراز لوكاس Lucas من أجل قياس الأعماق وأخذ عينات القاع . ولكن مكان تثبيت هذه الآلة على السفينة - في طرف المؤخرة وفوق الرفاص مباشرة - لم يكن مناسباً أبداً حيث جعلت استخدام الآلة أمراً مستحيلاً تقريباً . فاولاً كان وضع الجهاز يجعل من المستحيل على القائم بتشغيله أن يحقق اتصالاً سريعاً مع الضابط الموجود فوق جسر قيادة السفينة والذي يسيطر عليها . كما أنه إذا حدث وانحرفت السفينة إلى الخلف فوق السلك ، كان من المستحيل تسييرها بالمحرك إلى الأمام لأن الرفاص يقطع السلك في هذه الحالة . وأخيراً كان من نتائج هذا الوضع للآلة تعرض السلك لأقصى درجة من جهد الشد عندما ترتفع السفينة وتنخفض أثناء سيرها في بحر مضطرب إلى أي درجة . وقد أدت هذه الصعوبات إلى أننا فقدنا في تتابع سريع عدداً من قصبات «بايي» «Baillie» «Rods» وأنابيب «درايفر» «DriverTubs» ، بالإضافة إلى مئات القامات من سلك قياس الأعماق ، وانتهينا أخيراً إلى التخلي تماماً عن استخدام هذه الآلة ، واستعملنا بدلاً منها السلك الهيدروجرافي بعد أن كنا نشبك في طرفه إما قصبة «بايي» ، أو أنبوبة «درايفر» ، أو أنبوبة «بيجلو» . وكان هذا السلك يمرر فوق بطارية ، ثم فوق عجلة القياس «البكارة» المثبتة فوق بتافورة على الجانب الأيسر من السطح السفلي للسفينة . وقد وجدنا أن البطارية كانت - كقاعدة عامة - تعطي إشارة واضحة جداً في اللحظة التي يتوقف فيها جهد الشد على السلك بسبب اصطدام وحدة أخذ العينات بقاع البحر . وعلى سبيل المراجعة الثانية للعمق الذي اصطدمت عنده وحدة أخذ العينات بالقاع ، كنا نستخدم أيضاً طريقة قياس معدل إرخاء السلك ، وذلك بحساب زمن إرخاء كل عشرة أمتار بواسطة كرونومتر . وقد لاحظنا على الفور أن هذا الزمن يزيد زيادة ملموسة عندما تصل وحدة العينات إلى القاع ، إذ يرتخي السلك عندئذ ببطء أكبر كثيراً حين يصبح عنصر الجذب عليه هو وزنه وحده ، في حين يكون معدل ارتخائه أسرع كثيراً عندما يساهم في جذبه وزن وحدة أخذ العينات المعلقة في طرفه . وكانت البطارية تتألف من عجلة ثابتة يمر فوقها السلك ، الذي يمر بعد ذلك إلى أسفل تحت عجلة أخرى موجودة عند طرف قصبة معدنية تتحرك في أنبوبة معدنية ضد زنبرك قوي . ومن هذه العجلة يمر السلك صاعداً

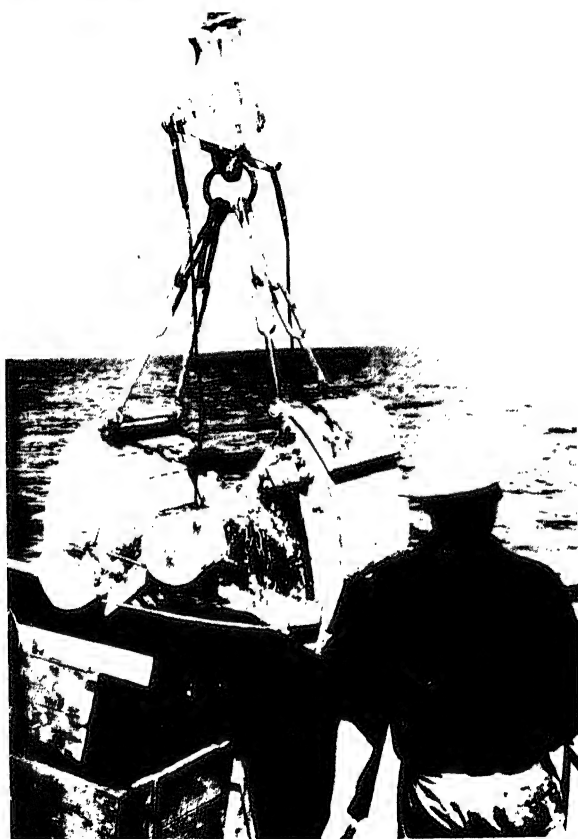


الشكل ٨ - الجزء الأوسط من المختبر الكيميائي، ويظهر عبد الفتاح محمد وهو يعالج عينات الملوحة (تصوير هـ. سى جيلسون).

مرة أخرى ثم ممتدأ فوق عجلة القياس « البكارة » . وعندما يقع جهد الشد على السلك ، فإن العجلة السفلى المثبتة على القصبة المعدنية تدفع بقوة إلى أعلى الأنبوبة ضد الزنبرك . وكان ذلك يؤدي غرضين : أولها أنه عندما تتأرجح السفينة أو تميل يحدث تباین كبير في جهد الشد على السلك ، إذ يتناقص هذا الشد عندما تسقط السفينة في قاع الموجة ويزداد زيادة كبيرة عندما ترتفع إلى قمة الموجة ؛ ولكن الخلل الذي تتيحه البطارية كان يؤدي إلى تعويض هذا الاختلاف في جهد الشد وتسويته فلا يتعرض السلك لأي توتر مفاجئ . أما الغرض الثاني فقد سبقت الإشارة إليه عند ذكر كشفه للحظة اصطدام ثقل وحدة أخذ العينات بقاع البحر ، إذ أن الانفراج المفاجئ في جهد الشد يجعل الزنبرك يدفع العجلة السفلى إلى أسفل بوثبة مفاجئة .

والمبدأ الذي يقوم عليه بناء كل أنواع وحدات أخذ العينات التي تستخدم على سلك هيدروجرافي لا يكاد يتغير ، إذ يتألف من دفع أنبوبة بقوة في قاع البحر بواسطة أثقال قد تنفصل أو لا تنفصل خلال هذه العملية . وكان من الأنواع المختلفة التي استخدمناها قصبة « باي » ، وهي مزودة بصمام فراشة في أسفلها ، بحيث أنها أثناء دفعها في داخل رواسب القاع الرخوة فإن الطين يُدفع إلى أعلى عبر الصمام . ولدى جذب الأنبوبة خارج الطين ورفعها ثانية إلى السفينة خلال عدة مئات أو آلاف من القامات من الماء ، يتولى صمام الفراشة هذا منع عينة القاع من التسرب والضياع . والعيب الأكبر في هذا الجهاز بالذات هو أن رواسب القاع تتعرض للتدويم والاختلاط ببعضها أثناء اندفاعها بقوة عبر الصمام ، ومن ثم لا يمكن الحصول على أي دليل قاطع على ترتيب طبقات القاع أن وجد مثل هذا الترتيب - كما هي الحال في الغالب - في رواسب قاع البحر . أما أنبوبة « درايفر » فهي جهاز أكبر وأثقل بعض الشيء ، والأنبوبة فيه مزودة بأنبوبة أخرى داخلية من الزجاج تدفع إليها رواسب القاع ، ويمكن فيها اختزان العينة إلى حين فحصها بعد ذلك داخل الأنبوبة الزجاجية الأصلية (أو الأنابيب الزجاجية الأصلية في حالة تعدد العينات) . والأنبوبة المعدنية التي تضم الأنبوبة الزجاجية مزودة بصمام زنبركي يفترض فيه أن يُدفع بقوة إلى أسفل بواسطة الثقل القابل للانفصال ، ثم ينغلق تحت فتحة الطرف السفلي فيمنع العينة بذلك من الضياع في الماء أيضاً أثناء السحب إلى أعلى . وقد وجدنا في الممارسة أنه على الرغم من كل ما بذلناه من حرص في ضبط الثقل والصمام قبل إنزال الأنبوبة ، فقد حدث في عديد من الحالات أن فشل الصمام في أداء مهمته على الوجه المطلوب فعدت الأنبوبة إلى السطح فارغة .

وأفضل أنواع وحدات أخذ عينات القاع على الإطلاق ، وبمراحل ، للإستخدام مع السلك الهيدروجرافي في المياه العميقة هي بلا شك أنبوبة « بيجلو » . والميزة الإضافية لهذا الجهاز هي بساطته ، إذ أنه يتألف من أنبوبة متينة من قسمين موصولين معاً بالقلاوظ . والقسم الأسفل الذي يُدفع بقوة في الطين طوله ٥ أقدام وقطره ٢ بوصة تقريباً ، في حين أن القسم الأعلى من الأنبوبة مزود بثقل وزنه ١٥٠ رطلاً مثبت في موضعه . وكانت الأنبوبة تُدلى إلى

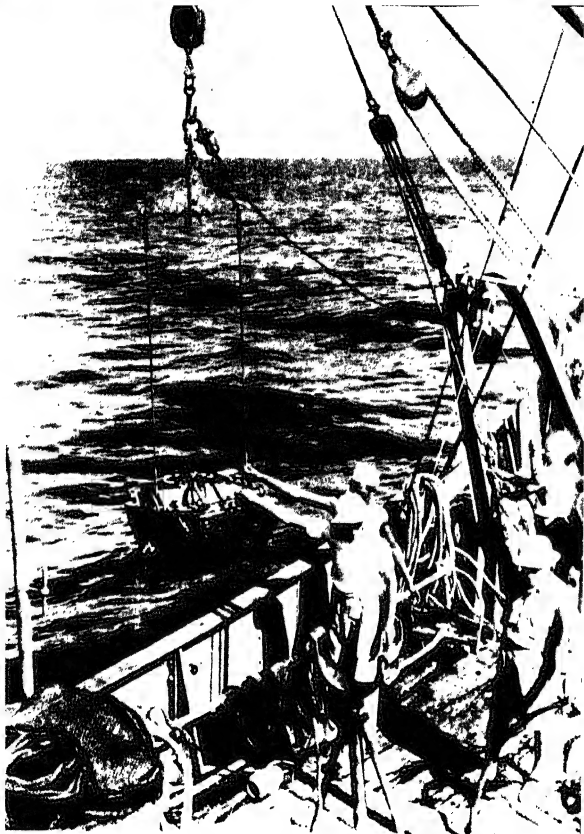


الشكل ٩ - شاش ترېستمان مړهوغا فوق حادې النعېه (تصوير هـ سى - جلسون)

أسفل حيث يتولى الثقل دفع الأنبوبة السفلى في طين القاع . وقد وجدنا أنه على الرغم من عدم وجود أي جهاز احتياطي ، مثل الصمامات ، لمنع تسرب طين العينة ، فإن العينات خرجت إلى السطح كاملة في جميع الحالات تقريباً ، حيث كان تماسك رواسب القاع ، كافياً في حد ذاته لمنعها من التسرب في الماء . وتستثنى من ذلك العينات المأخوذة من أعماق ضحلة نسبياً ، إذ أن احتواءها على قدر كبير من الرمال المختلطة بها كان يجعل العينة تتسرب في الماء أثناء رفعها . وقد نجحنا بهذا الجهاز البسيط في الحصول على قوالب عينات يتراوح طولها بين ٣ و ٥ أقدام ، وكانت تبين بوضوح نظام طبقات القاع حيثما وجد هذا النظام .

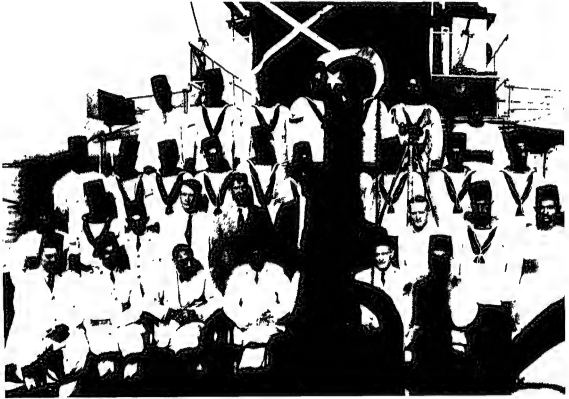
وغني عن البيان أن كل هذه الأنواع من أجهزة أخذ عينات القاع كانت عديمة الجدوى في حالة القاع الصلب ، لاستحالة غرس الأنبوبة في مثل هذا القاع . وكنا في هذه الحالات نستخدم جهاز دليل القضم Snapper Lead ، الذي يتألف من فكين متينين يحملان بزنبرك قوي . ويوجد فوق هذين الفكين مباشرة ثقل ، بينما تتولى قصبه معدنية قصيرة إبقاءهما مفتوحين . وفي لحظة اصطدام الدليل بالقاع تنزاح قصبه الفصل من موضعها ويتولى الزنبرك إطباق الفكين المعدنيين بقوة . ويبدو أن لهذا الجهاز عيبين أساسيين ، أولهما أنه يميل إلى الإرتداد عند اصطدامه بقاع صلب ، فلا ينطبق الفكّان على القاع ، وإنما ينطبقان على الماء الذي يعلو القاع مباشرة . والعبء الثاني هو أن الفكين مصنوعان من النحاس الأحمر ، ومن ثم فإنهما ألين من أن يتمكنا من قضم أية قطعة صخرية عندما يصطدم الجهاز بقاع صخري ؛ بل إن الذي يحدث في هذه الحالة هو أن الفكين ينثنيان ويتشوهان بدلاً من أن يقضيا القطعة الصخرية المطلوبة ، فيصبحان بعد محاولة أو محاولتين من هذا النوع غير منطبقين انطباقاً صحيحاً ، مما يستدعي إعادة طرقهما لإصلاحهما .

وللحصول على عينات كبيرة من القاع في الأعماق الضحلة نسبياً بغية إجراء عد تفاضلي لأعداد الكائنات العضوية الموجودة أو الحصول على عينة من الماء الممتص لإجراء التحاليل الكيميائية ، استخدمنا كباش من النوع الشائع الاستخدام لدى المهندسين في إنشاء القنوات . وكان أول من استخدم هذه الكباشات هو « بيترسن » الدنمركي ، الذي استعمل كباشاً كان يرفع عينة ذات مساحة قدرها $\frac{1}{16}$ (مُخمس) متر مربع . وباستخدام هذه الطريقة في المياه الضحلة يمكن الحصول بسرعة على عدد من العينات ، ومن ثم التوصل بسرعة إلى تقدير متوسط القيمة المطلوبة . أما في المياه الأكثر عمقاً ، وحيث لا يمكن تخصيص الوقت الكافي لإجراء أية دراسة طويلة لمنطقة بعينها ، فقد كان من الضروري استخدام كباش أكبر . وقد صنعته لنا بالفعل مؤسسة بريستمان أخوان Priestman Bros ، ورفع لنا هذا الكباش ذات مرة عينة مساحتها نصف متر مربع . كذلك أُجري على هذا الجهاز تعديل بسيط ، مؤداه أن سلسلة الإغلاق التي كانت تمر في كباش بيترسن خلال وسط الجهاز قد استعيض عنها بحبلين من السلك يمران خارج الكباش ، وهو ما يحقق تجنب أي تدخل أو اضطراب في عينة القاع



الشكل ١٠ - رفع الدخان وهو مائل (تصوير هـ سى - جيلسون)

التي توجد في تجويف الكباش . وكان الجهاز يُدلى مفتوحاً ، وحالما يصطدم بالقاع فإن ذلك يؤدي إلى فك سلاسل الدعم فينتقل الثقل إلى جبلي السلك اللذين يجذبان الفكين معاً ويغلقانها . وكانت محتويات الكباش تفحص بعد ذلك ، وبعد الاحتفاظ بعينة منها ، كانت تُجرى غربة الباقي بواسطة سلسلة من الغراييل المدرجة على نحو يكفل الاحتفاظ بكل الحيوانات الموجودة وبكثير من المواد الأكثر خشونة التي يكون قد جيء بها من القاع ، دون أن يُترك للتسرب سوى الطين الناعم وحده .



الشكل ١١ - طاقم السفينة . البحارة والعلماء .

بعثة جون مري

الأعضاء العلميون

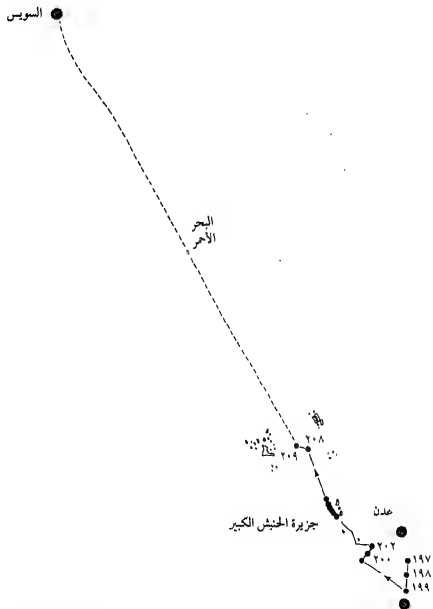
القائد	اللفتنانت كولونيل ر. ب. سيمور سيويل
	زميل الأمبراطورية الهندية CIE؛ دكتور في العلوم Sc. D.
	الخدمة الطبية الهندية IMS
نائب القائد	الدكتور إي. ف. طومسون.
أخصائيا البيولوجيا	المسترت. ت. ماكان
	الدكتور حسين فوزي
الكيميائيان	المسترت. ه. كاري جيلسون
	عبد الفتاح محمد
أخصائي المساحة	اللفتنانت كوماندر و. أ. فاركوهاسون، من
	الأسطول الملكي البريطاني

الطاقم البحري

القبطان	ك. ن. ماكنزي
ملازم أول	أحمد محمد بدر
ملازم أول	أحمد ثروت
كبير المهندسين	المسترت. و. ج. جريجز، عضو معهد المهندسين البحريين
ملازم أول	محمود مختار
ملازم أول	ادوارد مرقص
ضابط اللاسلكي	المسترت. لويد جونز
ريس بحري	عبدالله دياب
ربع ريس	أحمد علي سرور
بحري ماهر	أحمد يوسف السيد
بحري ماهر	علي عطية حسين
بحري ماهر	حسين بدر عبد العال
بحري ماهر	محمد أحمد الحاج
بحري ماهر	أحمد عويضة عويضة
بحري ماهر	مصطفى عبد الكريم قنديل
بحري ماهر	علي علي مصطفى
بحري ماهر	محمد محمد السلامي

طاقم غرفة المحركات

رئيس عطشجي	عفيفي محمد
رئيس عطشجي	محمود أحمد علي
ربع رئيس	محمد حسن الهندي
عطشجي	سليمان سيد أحمد المنايلي
عطشجي	أحمد محمد حمام
عطشجي	حسن محمد علي
عطشجي	عبد الجواد محمد
عطشجي	محمد أحمد السنوي
عطشجي	علي طنطاوي صعب
مضيف أول	إبراهيم أحمد
طباخ	محمد محمد علي
سفرجي	عبد الرحمن حمودة
سفرجي	علي محمد فضل
نجار	عبد الغني السيد
وقاد	سليم علي مهدي - ألحق بالعمل في عدن
وقاد	رمضان حسن - ألحق بالعمل في زنجبار.



الشكل ١٢ - خريطة خط سير الرحلة : الجولة ١ / البحر الاحمر من السويس إلى عدن، مبيّناً عليها أرقام المحطات.
من ٣ إلى ٢٢ سبتمبر / أيلول ١٩٣٣.

الفصل الثاني

من الإسكندرية إلى عدن

من ٢ إلى ٢٢ سبتمبر / أيلول ١٩٣٢

أبحرنا من الإسكندرية في الساعة السابعة تقريباً من صباح يوم الأحد ٣ سبتمبر / أيلول ١٩٣٢ . وكانت الرياح شمالية تهب بسرعة ٢٠ ميلاً في الساعة تقريباً . ونتيجة لذلك فإننا بمجرد أن انجھنا شرقاً قاصدين بور سعيد أخذت الأمواج تضرب جانب السفينة الأيسر ، مما جعل مباحث تتأرجح بعض الشيء . ولكنها أثبتت رغم ذلك أنها تتميز بقدر كبير من الثبات غير العادي رغم صغر حجمها ، فباستثناء بعض حالات دوار البحر التي عانى منها بعض أفراد الطاقم العلمي ، لم يحدث شيء يستحق التسجيل ، وبلغنا بور سعيد قبل الساعة الرابعة بقليل من صباح اليوم التالي . ولم نكد نرسو حتى جاء صندل يحمل إلينا عدداً من صناديق الإمدادات العلمية ، كان بعضها مما تركته في بور سعيد عند حضوري سابقاً ، كما كان أحدها يحتوي على الكباش الكبير التي قامت مؤسسة بريستمان أخوان بصنعها خصيصاً للبعثة ، ولكنه لم يكن جاهزاً في وقت مناسب لشحنه مع سائر معدّاتنا من قبل . ونتيجة لوقوع خطأ ، فقد هُل إلى ظهر السفينة مباحث أربعة وعشرون صندوقاً من قوارير عينات المياه التي وصلت بور سعيد على السفينة ماشوبرا *Mashobra* في أول أغسطس بقصد توزيعها على عدد من السفن التجارية المختلفة التي كان عليها جمع عينات من المياه السطحية وقياس درجات حرارتها لحسابنا . وقد استلزم الأمر إعادة هذه الصناديق إلى الشاطئ ، عندما جاء ضابط الميناء بنفسه إلى السفينة بعد قليل وشرحنّا له الموقف . غير أنه لسوء الحظ كانت هناك سفينتان من السفن المعنية قد اجتازتا الميناء بالفعل دون أن تنقل إليهما الصناديق اللازمة . وبعد أن أنهينا أعمالنا رفعنا الراية الخاصة بطلب المرشد . وقبل الساعة العاشرة بقليل اتخذنا طريقنا خلال قناة السويس . ولما كانت سلطات القناة قد منحتنا عبوراً مجانياً ، فقد كنا نضطر من آن لآخر - طبقاً للقواعد المرعية - للتوقف جانب القناة كي نفسح الطريق لمرور قوافل السفن الأخرى . وقد انتهت بعض أفراد الطاقم العلمي فرصة إحدى هذه الوقفات للتزول إلى ضفة القناة من أجل التريض قليلاً ، إذ أن سطح السفينة لم يكن فيه متسع لمثل هذه الرياضة . ونتيجة لهذا التأخير المتكرر ، لم نبلغ الإسماعيلية إلا عند غروب الشمس ، حيث رسونا لنقضي الليل .

وأبحرنا ثانية حوالي الساعة السابعة من صباح اليوم التالي ، واستفدنا من وقت عبور النصف الثاني من القناة لإصلاح إحدى شبكات الجر المفتوحة التي كانت قد أصيبت بتلف ، إذ أسفر احتكاك قطعة من غطاء القماش السميك (الكانفاس) عن تمزق جزء من الشبكة . وبمجرد اتمام هذا الإصلاح ، ربطنا الشبكة إلى الجانب الأيسر من السفينة استعداداً لتجربة سحبها . وفي نفس الوقت انشغل الكيميائيان بإعداد كل شيء في نطاق دائرتها للعمل . ونظراً لأن السفينة كانت ثابتة تماماً ، فقد انتهز الكيميائي عبد الفتاح محمد الفرصة لوزن كميات من نترات الفضة تمهيداً لمعايرة عينات المياه ، بينما تولى الكيميائي جيلسون صنع مجموعة من الرفوف لنحمل قوارير عينات المياه على طول جدار غرفة المحركات على جانب السفينة الأيمن .

وبلغنا بورتوفيق (السويس) حوالي الساعة الرابعة بعد الظهر ، حيث رسونا لقضاء الليل .

وأبحرنا من السويس في الساعة السابعة من صباح اليوم التالي ٦ سبتمبر / أيلول ، هابطين خليج السويس والريح من خلفنا . وطوال فترة ما قبل الظهر انشغل الجميع بالاستعداد لتجربة بعض معدتنا ، ورفع الكباش الكبير خارج صندوقه وخزن على الجانب الأيمن من السطح السفلي . وحوالي الظهر بلغنا منطقة مناسبة أجرينا فيها سلسلة من قياسات الأعماق بآلة السبر الصغيرة طراز لوكاس . وقد تراوحت هذه الأعماق بين ٣٤,٥ و ٣٧ قامة ، وروجعت بجهاز السبر بالصدى الذي سجل عمقاً قدره ٣٥ قامة ، في حين أن صدى ثانياً تم تسجيله أشار إلى عمق ٧٠ قامة ، ونظراً لأن الصوت انعكس من سطح الماء ثم عاد هابطاً إلى القاع ثم صعد مرة ثانية ، وطبقاً لما ذكره المستر تيلر ، خبير مؤسسة هيوز وشركاه (صانعة جهاز السبر بالصدى) الذي كان يصاحبنا في رحلتنا الأولى للتحقق من سلامة عمل الجهاز . فقد دلت طبيعة التسجيل على قاع طيني يرفد فوق طبقة سفلى من الصخر الصلب تحته بخمس قامات . وبعد ذلك اختبرنا بعض أجهزة جمع عينات المياه ، ثم نشرنا بعد الغذاء شبكة الجر المفتوحة وسحبناها مدة نصف ساعة . وعندما استرجعنا الشبكة لم تكن تحتوي على الكثير ، ولكن صيدها اشتمل على تشكيلة متنوعة من الحيوانات ، فيها عديد من الأسماك الصغيرة ، وعديد من القنفذيات والرخويات ، وكان بين هذه الأخيرة غموضجان من نوع موركس Murex ، وهو زحّي لأطى Sessile Ascidian أسود اللون ، ونوعان آخران من لون مختلف يقتربان به ، وسمكتان نجميتان صغيرتان ، ودودة شوكية أنبوبية حمراء اللون تسكن أنبوبة مبنية من فتات الطين . وكانت النتائج على وجه العموم مرضية لماكينزي ولي ، إذ أتاحت لنا الفرصة كي نرى بأعيننا أن الأجهزة تعمل بصورة مرضية ، كما أتاحت للطاقم فرصة التعود على الإجراءات الضرورية^(١) .

(١) يلاحظ أن وجهة نظر ماكينزي بشأن هذه المحاولة الأولى لاستخدام المعدات - حسبما سجله في يومياته الشخصية عن البعثة - لا تتفق مع وجهة نظر سيويل : ٦٥ سبتمبر / أيلول . في الساعة ٦ صباحاً خرجنا إلى البحر ، حيث أنزلت كل المعدات العلمية من جانب السفينة واختبرت . انقضى اليوم كله في إزلال شبكة الجر في المياه العميقة ، وهو =

وبمجرد استعادة شبكة الجر أبحرنا نحو مرسانا أمام أبو زنيمة حيث رسونا لقضاء الليل . وكان الظلام وشيك الحلول عندما وصلنا ، وعلى الرغم من أن القمر كان بدرًا فلم يكن يبدو من المكان قدر كبير . ولكنني أعدت مشاهدته جيداً في الصباح التالي . فعندما غادرته في عام ١٩١٦ ، بعد أن قضيت فيه ستة أشهر تقريباً مع أورطقي (الأورطة ٢٣ للرواد السيخ) لحراسة منشآت شركة المنجنيز ، لم يكن يدور بخلدني أن أراه ثانية . وكان يوجد في تلك الأيام رصيف هزيل من العوارض يمتد في الخليج ، أما الآن فقد حل محله بناء أكثر متانة . ولا شك أن ذلك كان أمراً ضرورياً ، لأن الرصيف القديم كان واهياً إلى أبعد حد ، وكلما كانت سفينة التسموين الخاصة بنا ترسو إلى جانبه كان على قبطانها أن يحرص أشد الحرص على عدم الاصطدام به كي لا ينهار . وبدت الصخور العارية وراء الشاطئ والمباني القائمة عليه ساخنة ملتهبة كالعهد بها ، كما كانت الريح تحمل من الصحراء كثيراً من الغبار .

ومع أن معظم أجهزتنا العلمية كانت قد وصلت على ظهر السفينة ، فقد كانت هناك ثلاثة ترمومترات لم تصل بعد . وكانت هذه الترمومترات من نوع خاص ، مدرجة كي تسجل درجات الحرارة المرتفعة ، وكانت مطلوبة بشكل عاجل للعمل في البحر الأحمر ، نظراً لارتفاع النسبي في درجات الحرارة التي تسود المستويات الدنيا بسبب ضحالة قناة المدخل المقابلة لجزيرة الحنيش الكبير ، قرب بریم . ولم يكن لدينا على السفينة سوى ترمومترين اثنين مناسبين لهذا الغرض ، ولذا فإن عملنا في تلك المنطقة كان سيتأخر كثيراً إذا لم تصل الترمومترات الثلاثة الأخرى . وكنا قد سمعنا في صباح اليوم الثاني من سبتمبر / أيلول ، السابق على يوم رحيلنا من الإسكندرية ، أن وصول هذه الترمومترات أمر منتظر ، كما كنا قد تسلمنا كل الوثائق الخاصة بها ، ولذلك فقد رتبنا الأمر بحيث تتولى استلامها بالنيابة عنا محطة بحوث الأحياء المائية (في الفردقة ، انظر أدناه) ثم ترسلها على الفور إلى السويس . ولما كنا لم نسمع خيراً عن وصول الترمومترات ، فقد قررنا الانتظار حيث نحن طوال صباح السابع من سبتمبر / أيلول ، وانتهاز الفرصة لتجربة كباش القاع الكبير . ونظراً لنقل وزن الكباش كان علينا أن نتوصل إلى طريقة مرضية لإنزاله ورفعها ، وتم ذلك بالفعل بعد عدة محاولات ، وأسعدني في النهاية أن أراه يعبر جانب السفينة ويهبط إلى القاع . إلا أن سعادي لم تتجاوز تلك النقطة في هذه المناسبة ، لأننا حين رفعنا الكباش إلى سطح السفينة وفتحناه ، لم نجد سوى قدم مكعب واحد من الطين ، بدلاً من الستة أو السبعة أقدام مكعبة التي كنت أتوقعها ، ورحنا نتساءل عما إذا كان صغر كمية العينة ناتجاً عن وجود طبقة صخرية تحت الطين مباشرة منعت الكباش من الانغراس كما يجب ، أم أن

= دليل عملي نموذجي على انعدام نفع أهل البر على ظهر أي سفينة ، إذ كان معظمهم شبه مصاب بدوار البحر وهم يتخطون على ظهر السفينة وكانهم سائحون أمريكيون .

وأسجل عرفاني هنا للمستمر م . ك . ماكينزي ، ابن الكابتن ماكينزي ، لتصريجه لي بإقتباس هذا النص وغيره من مذكرات الكابتن ماكينزي .

السبب هو تسرب الطين في الماء أثناء سحب الكباش إلى أعلى . ولم يكن أي من هذين السببين يبدو محتملاً ، وتبين لنا من فحص الكباش بعد ذلك أننا قد أغفلنا خلع اللوحات المعدنية المصمتة التي كانت مثبتة بالقلاوظ فوق اللوحات المثقبة التي تتيح تسرب الماء من الكباش عندما ننغرس في الطين ، حيث أدى بقاء هذه اللوحات المصمتة بطبيعة الحال الى حجز الطين عن دخول الكباش ، ثم وصلتنا بعد الظهر الرسالة البرقية المنتظرة التي تنبئنا بوصول الترمومترات إلى السويس ، فرفعنا مراسينا واتجهنا عائدين إلى بورتوفيق . وأصبحت الريح قوية في مواجهتنا ، تهب بسرعة ٢٣ ميلاً في الساعة ، حسبها سجله الأنيمومتر (مقياس الرياح) على جسر قيادة السفينة . وأدت هذه الرياح إلى مواجهتنا بأمواج أمامية سيئة كانت تحمل إلى ظهر مباحث كميات كبيرة من المياه والرداذ ، وخاصة على الجانب الأيمن . ونظراً لأن الممر المؤدي إلى قمراتنا كان مفتوحاً على هذا الجانب من سطح السفينة ، فقد كان علينا أن نحاول تفادي هذه المياه الغامرة كلما ذهبنا لتناول الطعام في الصالون الواقع في مؤخرة السفينة أو عدنا منه . وقد تمكنت من بلوغ الصالون أول مرة دون حوادث ، ولكنني حين أردت العودة بعد تناول العشاء وجدت أن شخصاً ما قد أطفأ نور السطح ، بحيث أصبح الممر في ظلام دامس ، فتجاوزت باباه دون أن أراه . وأثناء محاولتي العثور عليه ، استقبلت مباحث موجة عالية غزيرة الكرم ، فأغرقتني تماماً .

ووصلنا عائدين إلى بورتوفيق في الساعة الواحدة من صباح ٨ سبتمبر / أيلول ، ورسونا خارج الميناء بقية الليل . وبعد الفجر بقليل دخلنا حوض الميناء ورسونا إلى جانب سفينة صاحب الجلالة المصرية مناجم ، فأحييت هذه السفينة الصغيرة في نفسي ذكريات بعد أن كانت قد غابت عن بصري طوال ثلاثة عشر عاماً . ففي خلال الحرب العالمية الأولى ، عندما كنت متمركزاً مع أورطفي في الطور وأبو زنيمة على ساحل سيناء ، كانت تلك السفينة تأتي من السويس حاملة البنبا المؤن والبريد . كما أنها حملتني عندما ذهبت من الطور إلى أبو زنيمة لتفتيش النصف الثاني من كتيتي ، ثم حملتني مرة أخرى عندما ذهبت من أبو زنيمة إلى السويس كي ألحق بسفينة تقلني إلى بومباي حين حصلت على أول إجازة لي أثناء الحرب في عام ١٩١٦ .

وأخذنا على ظهر مباحث كمية من الماء العذب ، كما تسلمنا طرد الترمومترات الذي كنا نتظره ، وتسلمت بالإضافة إلى ذلك طرداً لم أكن أتوقعه من مؤسسة آلن وهانبري Allen and Hanbury's ، يحتوي على كمية من الجلوكونز لإسعاف أولئك الذين قد يصيهم دوار البحر ! وأبحرنا مرة أخرى من بور توفيق حوالي الساعة ١١,٣٠ صباحاً ، هابطين خليج السويس وقد أصبحت الريح من خلفنا . وعند الغروب جاء إلى جوار السفينة سرب صغير من أسماك الخنزير "Porpoises" وسبح بجوارنا لضع دقائق . وقد قدر لنا أن نرى هذه الحيوانات كثيراً خلال الشهور القلائل التالية . ولكن رؤيتها من سطح سفينة ركاب ضخمة تختلف كثيراً عن

رؤيتها من السطح السفلي لسفينة صيد صغيرة ، حيث يكون الماء على بعد لا يتجاوز ٤ أقدام . وكانت أكبر هذه الأسماك ذات طول يبلغ ٥ أقدام ، وسطحها الأعلى يتميز بلونه البني القاتم . وأثناء سباحتها إلى جانب السفينة ، كان يبدو وكأنها تتعدّد اختيار أكثر منحدرات الموج تقدماً حتى تعينها الموجة من ورائها في سباحتها ، وذلك بنفس الطريقة التي يتبعها راكبو الأمواج من المستحمين في البحر .

وفي الصباح الباكر من اليوم التالي غيرنا مسارنا في اتجاه الغرب نحو الغردقة ، حيث كنا نعتزم زيارة محطة بحوث الأحياء المائية التي أنشئت حديثاً هناك . وكانت الرياح تهب قوية بسرعة ٢٥ ميلاً في الساعة تقريباً ، مما جعل البحر مضطرباً بالأموح القصيرة المتلاصقة التي كانت تندفع في مواسير التصريف حتى أصبح سطح السفينة السفلي مغطى بالماء ، فضلاً عن الرذاذ الغزير المندفع إليها . ورسونا أمام الغردقة حوالي الساعة التاسعة صباحاً ، وسرعان ما حمل إلينا اثنان من الصيادين المحليين رسالة تقول أن الدكتور كروسلاند Crossland ، مدير محطة الأحياء المائية ، ينتظرنا على الشاطئ ، فأرسلنا قاربنا البخاري الذي جاء به وبالدكتور سامبون Sambon من جامعة القاهرة . وبعد أن صحبناهما في جولة لمشاهدة السفينة ، نزلنا جميعاً يزدهم بنا القارب البخاري وذهبنا إلى الشاطئ حيث صحبنا بالسيارة إلى محطة الأحياء المائية التي تقع عند نقطة على الساحل تبعد مسافة أربعة أو خمسة أميال . وكان الطريق يخترق الصحراء التي تتعدّد على صفحاتها أبراج حفارات النفط ، وبعضها يعمل بينما بعضها الآخر مهجور لأنه لا يخرج كمية كافية من النفط تساوي عناء تشغيل الحفارة . والأرض في هذه المنطقة بكاملها تتألف من رصيف مرجاني مرفوع ، ولا تزال هناك كتل عديدة من المرجان الأكثر صلابة باقية على حالها في مواضعها ، وإن كانت الأشكال المتفرعة الأقل صلابة - مثل الأكرابورا Acropora - قد تخللت إلى قطع متفتتة . ولا يوجد تحت السطح أي أثر لأي تكوين من الحجر الجيري ، مثلما يجده الإنسان عادة تحت الرمال في حالة الأرضفة المرجانية المرتفعة في الأماكن الأخرى ، ولعل سبب ذلك هو ندرة المطر في هذه المنطقة . ونتيجة ذلك هي سهولة التقاط كثير من عينات المرجان وأصداف الرخويات ، حتى باليد المجردة . وبعد أن شاهدنا محطة الأحياء المائية خرج البعض منا لإلقاء نظرة على الأرضفة المرجانية التي بدت غنية بحيواناتها . وبعد الغداء عدنا بالسيارة إلى المرسى حيث حملنا القارب البخاري عائدين إلى مباحث . وحوالي الساعة الرابعة بعد الظهر أبحرنا بالسفينة هابطين البحر الأحمر متجهين إلى موقع أولى عطاتنا .

وكان قد انقضى علينا في البحر أسبوع ، وبدأت الحياة تستقر على ظهر سفينة الصيد الصغيرة . . وكان ضيق المكان هو أول الصعوبات التي واجهتنا وأهمها ، وظلت تلك الصعوبة قائمة على الدوام طوال البعثة . فقد كان عدد الأعضاء العلميين سبعة ، كلهم - باستثناء اللفتنانت كوماندر فاركوهارسون - يسكنون تحت سطح السفينة في الوسط بين العبر الأمامي

الكبير وبيت المحركات والغلاية في الخلف . أما فاركوهارسون فإن طبيعة واجباته كمالح ومساح كانت تقتضي وجوده فوق جسر قيادة السفينة باستمرار ، ولذلك خصصت له قمرة على الجانب الأيسر من سطح السفينة ، حيث كانت القمرة الوحيدة الأخرى التي يفتح بابها على السطح هي تلك المخصصة للقبطان .

ولكي نصل إلى مسكننا وإلى المختبر ، كان علينا أن نهبط سلماً له زاوية انحدار شديدة ، ينتهي إلى ممر ضيق يعرض السفينة . وكان هذا السطح التحتي أصلاً يحتوي على مختبر صغير وعلى غرفة المائدة الخاصة بالعلماء في الجانب الخلفي ، بالإضافة إلى أربع قمرات انفرادية على جانب المقدمة . وقد اقتضت ضرورة زيادة مساحة المختبر أن نتخلى عن إحدى القمرات - وهي القائمة على الجانب الأيسر - ونضيف مساحتها إلى المختبر لتصبح القسم البيولوجي فيه ، بينما خصص المختبر الأصلي للأعمال الكيميائية ، مع اتصال القسمين عن طريق ممر ضيق تم إنجاده بإزالة جزء من حاجز التقسيم الخشبي ، حتى نستطيع جميعاً أن نستخدم نفس حوض الغسيل . وأقيمت في هذه القمرة المحمولة طاولة عمل ملتصقة بجانب السفينة تحت النافذة ، كما أقيمت خزانة لحفظ الأجهزة والمعدات ، فضلاً عن مجموعة رفوف لصف قوارير التخزين نصبت مستندة إلى الحواجز الخشبية الداخلية . وثبتت فوق الطاولة رفوف تحمل قواريرنا الكبيرة التي يخزن فيها الكحول والفورمالين اللذين استخدمنا لحفظ الجانب الأكبر من مجموعتنا من الأحياء التي اصطدناها . وحولت القمرتان المفردتان على جانب السفينة الأيمن إلى قمرة واحدة شغلها زميلانا المصريان بعد أن جهزت بفراشين ، أحدهما فوق الآخر ، تحت النافذة التي تفتح على جانب السفينة . أما بقية فراغ القمرة فقد احتوى على حوض غسيل الأيدي المألوف في كل القمرات ، وخزانة لتعليق الملابس ، ومنضدة للكتابة ، وخزانة للكتب ضمت الجانب الأكبر من المكتبة الصغيرة للمراجع العلمية التي تمكناً من جمعها ، بينما حفظت بقية هذه المراجع في خزانة كتب صغيرة أخرى صنعها نجار السفينة وأقامها في المختبر بين طاولة العمل والخزانة . وقد اتسعت هذه القمرة المزدوجة أيضاً لأريكة صغيرة ، يمكن عند الضرورة أن يجلس عليها ثلاثة أفراد .

وكانت القمرة الداخلية على جانب السفينة الأيسر هي الوحيدة من مجموعة القمرات الأصلية التي ظلت على حالها ، وقد شغلناها أنا ، بمساحتها المربعة التي يبلغ طول ضلعها ٦ أقدام . وكان على أحد جوانبها فراش يعلو مجموعة من الأدراج ، وعلى الجانب المقابل خزانة لتعليق الملابس ومجموعة صغيرة من الأدراج وحوض الغسيل . وكان الركن مزوداً بخزانة إضافية صغيرة فيها أدوات الكتابة والكراسات والإستمارات المطبوعة ، السخ . ويقوم بين هذه الخزانة ورأس الفراش مقعد صغير أسفل النافذة . ولم تكن توجد أية طاولة للكتابة ، وعندما كنت أريد القيام بأي عمل كتابي كنت أثبت لوحة عبر مسندي المقعد بين حوض الغسيل وبين شق على جانب الفراش ، بينما أجلس أنا محصوراً في الركن . وكانت النافذة تفتح من القمرة

على السطح السفلي ، مع وجود نافذة أخرى مائلة تفتح إلى الخارج أيضاً على القمرة المزودة بالجارورة ، بالإضافة إلى النافذة الثالثة التي تفتح على جانب السفينة . ول سوء الحظ كانت هاتان النافذتان تفتحان إلى الأمام تحت الممر المرفوع الممتد عبر السفينة من جانب إلى آخر ليتحرك عليه المختص بتشغيل الونش ، وكان ونش الجبر الرئيسي نفسه قائماً أمام هذا الممر المرفوع مباشرة ، يحجز عن النافذتين كل ضوء تقريباً ، بحيث كانت النافذة ضئيلة الفائدة فيما يتعلق بالإضاءة بالإضافة إلى أنها عند فتحها تسمح بمرور الهواء إلى القمرة بكمية صغيرة ولكنها مشبعة تماماً برائحة زيت الآلات الصادرة عن الونش أو برائحة زيت الخروع والشحم من جبل السلك الملفوف على طنبور الونش . وبذلك كان من المستحيل - حتى في أكثر الأيام إشراقاً - أن أتمكن في قمرتي من الرؤية الكافية لعمل أي شيء إلا على ضوء الكهبرياء أو على ضوء مصباح زيتي إذا قرر كبير المهندسين إيقاف المولد الكهربائي لأي سبب . وكانت هذه الإضاءة الصناعية تضيف نصيبها من الحرارة والرائحة غير المستحبة إلى الجو العام^(١) . وعند أسفل السلم الهابط إلى قمراتنا كان يوجد باب يفتح على الجانب الخلفي للممر المؤدي إلى داخل غرفة الطعام السابقة التي حولت إلى قمرة ثلاثية استقر فيها زملاؤنا من كيمبردج . وكان كل الفراغ المتاح تقريباً في هذه القمرة مشغولاً بالأسرة الثلاثة ، دون أن يتبقى إلا ما يكفي بالكاد لحوض غسل ومنضدة صغيرة ، بالإضافة إلى بضعة أدرج قليلة تحت الأسرة . و وراء هذه القمرة عند طرف الممر كان يقع المختبر . وكان على ظهر السفينة ثلاثة كيميائيين ؛ وعندما كانوا يعملون جميعاً في نفس الوقت ، لم يكن يتبقى - كما يمكن أن نتصور - سوى حيز ضئيل للحركة . وكان الجانب البيولوجي من المختبر لا يتسع إلا لوجود شخصين على الأكثر في وقت واحد . وعلى الرغم من وجود ثلاث نوافذ مفتوحة على جانب السفينة ، فإنها لم تكن ترتفع عن خط الماء إلا بنحو قدم واحد ، ولذلك أصبح من الضروري إغلاقها بمجرد إبحار السفينة وإبقاؤها مغلقة إلى حين الرسو في الميناء . وكانت هناك ماسورة تهوية هابطة من سطح السفينة على كل من جانبي المختبر لتزويدنا بالهواء ، كما كانت كل من القمرات والمختبر مزودة بمروحة كهربائية ، اقتصر جدواها على تحريك الهواء الذي لا يكاد يتجدد . فإذا علمنا أن درجة الحرارة كانت تصل أحياناً إلى ٩٣° فهرنهايت (٣٤°م) ، أمكننا أن نتخيل حالة الجو أسفل السفينة دون حاجة لأي وصف . غير أن الخيال نفسه قد يقصر دون تصور الحالة التي كانت تنشأ عندما يقلب أحد البيولوجيين قارورة فورمالين فتسكب محتوياتها في العمل . وإذا كان أولئك الذين يألفون العمل بهذا المحلول الحافظ لا يحتاجون إلى إضاح ، فإني أسجل لمن لم يألفوا ذلك أن رائحته بالغة النفاذ والإثارة إلى درجة أن أضعف تركيز منه يهيج أنسجة الأنف والعينين بشدة ويجعل الدموع تهمر بغزارة .

(١) إذا كانت الأحوال سيئة في جوف السفينة ، فإنها كانت في كثير من الأحيان لا تقل عنها سوءاً على جسر القيادة وقد كتب ماكينزي يقول إنه عندما كانت الريح تهب من خلف السفينة ، كان « الدخان والرماد من المدخنة المنخفضة يتدفقان داخل قنطرة القيادة الصغيرة باطراد وبقوة جعلت هذا الازعاج يضيء على جميع أفراد الطاقم مظهر العاملين في نفل الفحم . وكانت خس دقائق على جسر القيادة كافية لتدمير أية حلة » .

وكان تحت السطح السفلي عنبر للأسماك ، ولكن الجزء الأمامي من هذا العنبر شغلته ثلاجة التبريد ، بينما أصبح الثلث الثاني منه مخزناً إضافياً للمفحم كي نستطيع حمل ٣٠ طناً إضافياً من المفحم يتيح لنا زيادة الوقت الذي يمكننا قضاؤه في عرض البحر . أما الفراغ المتبقي من العنبر فقد خزننا فيه الجانب الأكبر من مؤننا الجافة ، التي كان عليها أن تكفي ٤٠ رجلاً لمدة ٢٨ يوماً تقريباً . وشغلنا ما تبقى بعد ذلك من الفراغ بأكبر قدر من معدتنا العلمية . بيد أنه نظراً لعدم وجود حيز كاف لكل شيء ، فقد تحتم علينا أن نخزن على سطح السفينة ، حول قاعدة المدخنة ، عدداً من صناديق قوارير عينات المياه وبرطمانات تخزين عينات الأحياء ، فضلاً عن تثبيت صهريجين كبيرين من الحديد بالمشابك إلى سطح مؤخرة السفينة لاستخدامهما في تخزين العينات كبيرة الحجم ، حيث أقمناهما على أحد جانبي السفينة . أما السطح السفلي نفسه ، فقد قام عليه ونش الجرف وفتحات السلك ، وهيكل التعليق والتحميل ، إلخ . وكان علينا أن نجد مكاناً لبرميل أو اثنين من الكحول ولصندوق يحتوي على قنيتين كبيرتين من الفورمالين ، بالإضافة إلى الكباش الكبير وآلة شبك قد يتطلبها العمل ، فضلاً عن إيجاد مكان أيضاً للقائمين بتشغيل المعدات أو باستخراج العينات من الشباك عند رفعها وفرز هذه العينات قبل إرسالها إلى المختبر في قلب السفينة .

ومن الصعوبات الأخرى التي كان علينا أن نعالجها جهلنا التام باللغة التي يتكلمها البحارة . فلم نكن نعرف العربية بطبيعة الحال ، كما بدا أنهم لا يعرفون الإنجليزية ، على الرغم من أننا تمكنا بمضي الوقت ومع ازدياد معرفة الجانبين ببعضهما من التقاط قدر قليل من لغتهم ، واكتشفنا بالتدريج أنهم - أو بعضهم على الأقل - كانوا يعرفون قليلاً من لغتنا . والمعروف في جميع أنحاء العالم منذ أقدم العصور أن البحارة يقومون بأعمالهم الروتينية بمصاحبة الأغاني الشائعة أو أغانيهم الخاصة ، ولم يكن هؤلاء الفتيان المصريون استثناءً من ذلك . فقد كان سحب حبال الشباك أو صقل سطح السفينة يجري بمصاحبة مجموعة من الأغاني أو الأهازيج الجماعية التي ظلت سرّاً مغلفاً في أسماعنا ، باستثناء « المذهب » الخاص بإحدى الأغنيات التي كانوا ينشدونها أثناء صقل سطح السفينة . فقد كان أحدهم يقوم أثناء هذه العملية بغناء عدد من الأبيات ، وترد عليه المجموعة كلها في نهاية كل مقطع بصوت عالٍ صائحين - في حدود ما أمكنا فهمه - بما مؤده نداء أو رجاء أن يتولى أحد « تزويجي من زنجية »(*) .

وكان فاركوهارسون وتيلر قد توصلا إلى تشغيل جهاز السبر بالصدى بصورة ناجحة ، وبدأننا نسير الأعماق بمعدل ٢٥ مرة في الدقيقة ونحن نمخر البحر في طريقنا . ومع كل قياس ،

(*) وضح أن أعضاء البعثة الإنجليزي - أو القومندان سيويل على الأقل - لم يسألوا زملاءهم المصريين الذين يجيدون الإنجليزية إيضاحاً ولو فعلوا لوضح لهم الدكتور حسين فوزي على الأقل أن مذهب هذه الأغنية الشهيرة بين بحارة الإسكندرية هو « جوزي الجارية » - بمعنى الفتاة الحسنة ، وليس الزنجية . بل إن « الجارية » كان اسم علم منتشر بين الفتيات إلى عهد قريب في الإسكندرية والوجه البحري . (المترجم) .

كانت مطرقة الجهاز التي يشغلها ضاغط الهواء في غرفة المحركات تنزل على صفحة اللوحة المعدنية بهذه حادة مسموعة في كل أنحاء السفينة . وكانت هذه الضججة أثناء الليل مرتفعة إلى درجة تجعلها تبدو وكأنها آتية من على الجانب الآخر لجدار قمري ، مما جعلني خلال الأيام الأولى أجد صعوبة كبرى في النوم مع استمرار هذا الطوق العالي ، ولا شك أن الآخرين جميعا كانوا مثلي يعانون منه . غير أننا بعد أيام قليلة اعتدنا على الأمر إلى درجة أنه لم يعد يشغلنا على الإطلاق طالما استمر جهاز السبر بالصدى يعمل بانتظام . بل إننا أصبحنا من ناحية أخرى نجد أن أي خلل في عمل الجهاز أو توقف في طرقاته يجعلنا نستيقظ من نومنا فجأة .

وبلغنا أولى محطاتنا المقررة في يوم ١٠ سبتمبر / أيلول عند خط عرض ٢٥ درجة، ٢٤ دقيقة، ٣٠ ثانية شمالاً (٢٥ درجة ٢٤ دقيقة و٣٠ ثانية شمالاً) وخط طول ٣٦ درجة، ١٢ دقيقة، ١٢ ثانية شرقاً ، حيث العمق ٢٢٤٠ متراً . وكان فاركوهارسون - الذي درس الخرائط في مساء اليوم السابق - قد أخبرني أن من المنتظر أن تصل حوالي الساعة ١١ صباحاً قرب المنطقة التي أخذ فيها أعظم قياس سابق في البحر الأحمر ، وقدره ١٢٠٠ قامة ، فقررت أن نتوقف في أولى محطاتنا فوق هذه البقعة العميقة . غير أن العمق الذي بينه جهاز السبر بالصدى في الساعة ١١ صباحاً لم يتجاوز ٨٠٠ قامة ، وبدأت أظن أننا إما أن نكون قد تجاوزنا المنطقة المقصودة أو هنا عنها أو أن هذه المنطقة لا وجود لها أصلاً . ولكن جهاز السبر بالصدى لم يلبث - بعد بضع دقائق - أن بدأ يكشف عن هبوط سريع في قاع البحر ، ولم يمض وقت طويل حتى أشار الجهاز إلى عمق ١٢١٢ قامة . عندئذ أدبرت مباحث كي تواجه الرياح ، وحاولنا أن نقيس عمق القاع بماكنية لوكاس . وكانت الرياح تهب قوية والبحر متوسط الإضطراب ، ونظراً لأن ماكنية لوكاس كانت في مؤخرة السفينة فوق الرفاص مباشرة ، حيث تبلغ حركة السفينة أقصاها ، فإن الظروف لم تكن مواتية لهذا القياس . وقد قمنا بمحاولتنا الأولى للقياس والحصول على عينة من القاع بأنبوب درايفر ، ولكن السلك انفصم بعد حل بضع قامات منه ، وضاعت الأنبوبة . وأجرينا محاولتين بعد ذلك بقصبة بايي الأخف وزناً ، ولكن حبل السلك انفصم في كلتا المراتين وضاعت القصبتان . وفي المحاولة الرابعة توصلنا إلى قياس العمق عند ١٢٣٠ قامة ، مما أكد النتيجة التي انتهى إليها جهاز السبر بالصدى ، ولكننا عندما حاولنا سحب أنبوبة بايي انفصم السلك مرة أخرى وضاعت منا أنبوبة بايي ثالثة دون أن ننجح في الحصول على عينة من القاع . وكنا في نفس الوقت قد بدأنا في أخذ عينات من المياه وقياسات لدرجات حرارتها في مختلف الأعماق ، ولكن سوء الحظ لازمنا هنا أيضاً ، إذ بينا كنا نحاول الحصول على قراءة لدرجة الحرارة وعلى عينة مياه من عمق ٣٠ متراً إذا بقنينة نانسن - بيترسن لا تتغلق على النحو الصحيح . هنالك أعدنا ضبط القنينة وثأهنا لتكرار المحاولة ، ولكن عامل الونش في هذه المرة سحب السلك فجأة بدلاً من أن يرخيه ، وقبل أن يمكن إيقاف الونش كانت القنينة قد سحبت في عجلة القياس « البكارة » ومن حسن الحظ أن حبل السلك لم ينقسم ، وإلا كانت القنينة تضيق ؛ ولكن إحدى جدائل السلك انفصمت مما استلزم عمل عروة جديدة في طرف.

السلك . وبينما كان يجري عمل ذلك بدأنا نعمل بمجموعات من قنينات مياه إيكمان القلابية مستخدمين السلك على جانب السفينة الأيسر . ولكن حفظنا كان عاثراً هنا أيضاً ، لأن القنينة السفلى خرجت في إحدى المرات مبسطة وقد تهشم الترمومتر المثبت عليها تماماً . والتفسير الوحيد الذي يمكنني أن أقدمه لهذا الحادث هو أن القنينة قد أنزلت سهواً وهي مغلقة بدلاً من أن تكون مفتوحة ، فبلغ الضغط المتزايد أثناء إنزالها حدًا لم تتحمله جدرانها المعدنية التي انطبقت أو انفجرت إلى الداخل فجأة^(١) . غير أن هذه كانت آخر الحوادث السيئة التي حاقت بنا في هذه اللحظة ، إذ أن بقية العمل سار بعد ذلك على خير وجه ، حتى استعدنا آخر مجموعة من القنينات القلابية إلى سطح السفينة بعد حلول الظلام مباشرة . وكان اضطراب البحر أثناء النهار يبلغ من العنف في بعض الأحيان درجة تغرق السطح السفلي أو جانب السفينة العلوي في الوسط بكميات كبيرة من الماء ، وحدث مرتين أن أدركتني الأمواج وأغرقتني تماماً . غير أن المياه المالحة لا تضر أحدًا ، كما أنه مع درجة الحرارة التي كانت تبلغ ٨٢° فهرنهايت (٢٨° م) في الظل فإن الأمر لا يستغرق وقتاً طويلاً حتى يهبط البلل - على الأقل في حدود ما يسمح به العرق الغزير . وسرعان ما اكتشفنا أن التيار يجرفنا من موقعنا مما أتاح لنا أن نرى عدداً كبيراً من الحيوانات الطافية على السطح ، والتي لم نكن على الأرجح لنلاحظها لو أن السفينة كانت سائرة في طريقها . وقد طفا إلى جانب السفينة ماراً بها في هذه المحطة سرب كبير من حيوانات الميدوزا البنية اللون (الأسماك الهلامية) .

وفي الساعة ١١,٣٠ من صباح اليوم التالي أوقفت السفينة وأدير في مواجهة الرياح ، وقمنا بمحاولة أخرى للحصول على عينة من القاع ، فتم ربط إحدى أنابيب ييجلو الكبيرة إلى طرف السلك الهيدروجرافي بقطعة حبل ثم أدليت من جانب السفينة بعد ضبط عجلة القياس « البكرة » على الصفر ، وبدأنا إرخاء السلك . ولم ينحل السلك في البداية دون تشغيل محرك الونش ، ولكنه بدأ ينحل من تلقاء نفسه بعد بضع مئات من الأمتار . وأشار الإختفاء المفاجيء للثوتز من على زنبركات البطارية إلى أن القاع قد تم بلوغه عند عمق ١٠٢٤ متراً ، بينما بين جهاز السبر بالصدى في نفس الوقت عمقاً قدره ١٠٠٨ متر ، وبذلك تقارب القياسان إلى حد بعيد . وعندئذ بدأنا في سحب السلك ورفعنا الأنبوبة حتى أصبح القفل الذي يربط السلك بالحبل إلى جانب السفينة . وكانت الرياح قد أصبحت الآن على الجانب الأيمن والسفينة تطفو فوق الحبل بحيث أصبح هذا الحبل يمتد تحتها ، فتقدمنا بالسفينة ببطء ثم أدرناها ، وبمجرد أن تحرر الحبل من جانبها بدأنا في السحب باليد . وكان كل شيء يسير على ما يرام حتى أصبحنا

(١) لم يكن ضياع المعدات في هذه المحطة الأولى مباشرة بالخير في المستقبل . والواقع أن أي تشاؤم شعربه سيويل كان له أساساً فيما حدث بعد ذلك ، لأن البعثة فقّدت كمية كبيرة من الأجهزة والمعدات ، بحيث تبدو بعض أجزاء روايتها وكأنها سجل لحوادث متلاحقة . ولا شك في أن بعض هذه الحاسائر كان مبعثها قلة الخبرة من جانب العلميين ومن جانب أفراد الطاقم على السواء ، إلا أن من الواضح أن البعثة قد أصابها قدر كبير من سوء الحظ أيضاً !

على وشك رفع الأنبوبة الثقيلة ، وإذا بالحبل ينقطع فجأة فتعود أنبوبة بيجلو إلى القاع ! وكان في نيتي أن أقوم بعملية جر بالشبكة بمجرد الانتهاء من سبر القاع ، ولكننا اكتشفنا أن أنشطة العين على طرف سدة شبكة الجر أكبر من أن تمر خلال عجلة القياس «البكرة» الكبيرة ، فأصبح من الضروري قطعها وعمل أنشطة أخرى أصغر . وقد كان ذلك عيباً يثير الضيق في عجلة القياس ، ولذا فإن البكرة التي أمرنا بصنعها بعد ذلك كانت معدلة على شكل كتلة قابلة للخلع ، كي تسمح بضبط الحبل ثم بعد ذلك توضع البكرة فوقه أو تحلحله كلما تطلب الأمر ذلك بمجرد فتح الجزء الخلفي المفصلي للكتلة وتحرير السلك خلالها .

ولما كان عمل أنشطة عين جديدة يستغرق وقتاً ، والجو غير مناسب للعمل العلمي ، فقد تخليصنا عن الجر بالشبكة وواصلنا طريقنا نحو الجنوب حتى نبلغ محطتنا التالية حوالي فجر اليوم التالي . وقضى الكيميائيون اليوم كله مشغولين بإجراء التحاليل على عينات المياه التي حصلنا عليها في اليوم السابق . وكان واضحاً أنهم لن يتمكنوا من معالجة أي قدر آخر قبل انقضاء أربع وعشرين ساعة ، ولم يكن من المجدي إرهاقهم بالعمل الزائد في بداية البعثة ، ولذلك قررت أن نحصر جهودنا في الحصول على عينة من حيوانات القاع . وفي نفس الوقت كانت خبرة الأيام القليلة الماضية قد أظهرت أن ظروف العمل أكثر ملاءمة في الصباح الباكر عنها في الأوقات التالية من اليوم ، لأن قوة الرياح واضطراب البحر أقل نسبياً في الساعات المبكرة ، ثم تزداد قوة الرياح باطراد قرب الظهيرة أو بعدها بقليل . لذلك كان علينا منذ تلك اللحظة فصاعداً أن نرتب أمورنا بحيث نبلغ محطتنا عند الفجر أو بعده بقليل . وفي الساعة ٦,٠٠ من صباح اليوم التالي دعيت إلى سطح السفينة حيث وجدت الظروف مواتية ، فأوقفتنا السفينة وبدأ العمل حوالي الساعة ٧,٠٠ صباحاً .

وحاولنا أولاً أن نقيس العمق ونحصل على عينة من القاع باستخدام أنبوبة بيجلو ثقيلة ، هبطت في أمان وبدأ أنها بلغت القاع على عمق ٢١٧٦ متراً ، حيث كانت القراءة على آلة مسبار الصدى هي ١١٤٥ قامة . وشرعنا على الفور في سحب الأنبوبة ، ولكن الونش الهيدروجرافي بدأ يثير المتاعب . فبدلاً من أن يسحب الأنبوبة على الفور ، توقف عندما كان أكثر من ١٠٠٠ متر من السلك لا يزال ينتظر السحب ، واستمر التوقف عشرين دقيقة ظلت خلالها أنبوبة بيجلو المحتوية على عينة القاع تتأرجح وهي معلقة وسط الماء ، ولذا فلم يكن من العجب أن نجدها خالية من أية عينة من القاع عندما نجحنا أخيراً في سحبها إلى سطح السفينة ، وإن كنا قد وجدنا آثاراً من الطين الأصفر الطري لا تزال عالقة بسطحها الخارجي . وحاولنا بعد ذلك أن نقوم بعملية جرف بالجر مستخدمين شبكة أجاسيز ، فأزلناها وأرخصنا طولاً كافياً من السلك ، وسرنا بالسفينة مدة نصف ساعة كان جهد الشد خلالها حسب ما بينه الدينامومتر يزيد قليلاً على طن واحد . ثم بدأ من زاوية امتداد السلك من مؤخرة السفينة أن هناك بعض الشك فيما إذا كانت الشبكة تنسحب فوق القاع بالفعل ، فخفضنا السرعة إلى

معدنها البطيء وبالتالي انخفض جهد الشد إلى ١٦ - ١٨ . وبعد ساعة أوقفنا السفينة وأخذنا في سحب الشبكة ، فحررنا ونش السحب في البداية وتوقف ، ولكننا نجحنا في تشغيله بعد حين . وعندما كان باقياً من السلك ١٩٠٠ متر في البحر ، انفجرت فرقعة معدنية عالية وانفصمت السلسلة القوية التي تثبت عجلة القياس ، وانطلقت العجلة الثقيلة وكأها حجر مندفع من منجنيق فقصمت سدادة الجر في طريقها ، واصطدمت أولاً بقمة غطاء فتحة السطح السفلي فكسرت قطعة من حافته ، ثم اندفعت بين ما كان وبين غصاصت في البحر على مسافة ٢٥ ياردة من جانب السفينة . ولم تكن المسافة بيني وبين ما كان تزيد على ستة أقدام . وقد شعرت بهبة الهواء التي أثارها العجلة عند مرورها وغمرني نثار الزيت والشحم الصادر عنها . وكانت نجاتي ونجاة ما كان من إصابة أينا بهذه العجلة الطائرة من حسن حظنا حقاً !

وعلى ذلك فقد كانت النتيجة الوحيدة لمحاولتنا التجريف في الجزء العميق من البحر الأحمر هي ضياع عجلة القياس ، وشبكة التجريف ، و ١٨٠٠ متر من سلك الجر الذي غلّكه . وانتهى بنا ذلك إلى التوقف المؤقت عن التجريف بالجر ، فعدنا إلى البقعة العميقة وقمنا خلال فترة بعد الظهر بسلسلة من الملاحظات الهيدروغرافية . ولكن سلسلة الأحداث المشؤومة لم تكن قد بلغت نهايتها بعد ، ففي حوالي الساعة الثامنة من مساء ذلك اليوم ، وبينما كان فوزي يجري عمليات الرصد الجوي الروتينية العادية ، انحلت فلاوط رأس سيكرومتر أسمان وسقط الجهاز بأكمله من جسر القيادة الأسفل إلى سطح السفينة ، مما أدى إلى كسر ترمومتره معاً . ولست أذكر في حياتي كلها أنه قد صادفتني سلسلة متتابعة من سوء الحظ مثل تلك التي لاحقتنا خلال الأيام الثلاثة التي انتهت بهذا الحادث^(١) . وقد كان ضياع نصف ما لدينا تقريباً من سلك الجر وضياع عجلة القياس أمرين مزعجين بصفة خاصة ، لأن ذلك عاقنا تماماً عن التجريف في المياه العميقة إلى حين الحصول على قدر آخر من السلك ؛ كما أننا أصبحنا بعد ضياع عجلة القياس غير قادرين على تقدير طول السلك الذي نرعيه عند استخدام أي من شباكنا . وقبل الإنتهاء من أخذ ملاحظتنا الهيدرولوجية تمكن البحارة من صيد أحد أسماك القرش التي كان عدد منها يحوم حول السفينة ، وكان من نوع « كاراكارياس *Carcharias* » ، ويبلغ طوله ٥ أقدام تقريباً . ولكننا عندما شققنا جوفه وجدنا معدته وأمعاءه خاليين تماماً .

ولما كنا قد انتهينا من إجراء ملاحظتنا ، فقد اتجهنا ثانية نحو الجنوب ، ثم توقفنا في الساعة ٨,٣٠ من صباح اليوم التالي لكي نقوم بما لم يكن منه مفر من ترقيم سلك الجر بالعلامات حتى نعرف مقدار ما نرعيه منه عند الجر أو التجريف . وكنا قد ربطنا أنبوبة بيجلو الثقيلة لعينات القاع في السلك الهيدروغرافي ، فأوقفنا السفينة وأزلنا الأنبوبة التي بلغت القاع

(١) كان ماكينزي أقل تساعاً :

« يوم ١٣ . نعيمس وكأنا في حمام تركي . كل يوم أعمال محطات ، وكل ليلة إبحار مستمر . والنتائج العلمية حتى الآن ليست جيدة ، كما أن ضياع الكثير من المعدات الثمينة بسبب قلة الخبرة والإهمال أمر يثير الإحباط وخيبة الأمل » .

٩٩ من الإسكندرية الى عدن

عند عمق ٩٣٨ متراً ، ولكننا عند سحبها وجدناها فارغة مرة أخرى ، رغم أن سطحها الخارجي كان يحمل أثراً من نفس الطين ذي اللون الأصفر الزاهي ، وانتهينا من ذلك إلى أن الطين يبلغ من الرخاوة حداً يمنع من البقاء في الأنبوبة ، وواصلنا العمل بعد ذلك في ترقيم سلك الجبر ، وربطنا مجرفة مثلية طولها ٣ أقدام إلى السلك وأنزلناها من جانب السفينة ، وأخذنا نقيس طول السلك أثناء مروره ببطء فوق سور السفينة ونربط فيه بقوة سلسلة من العلامات التي اتخذناها من قطع القطن أو القماش الملونة . وقد بدأنا ترقيم السلك في الساعة ٩،١٥ صباحاً ، وقبل الظهر مباشرة كنا قد أتممنا ترقيم ١٠٠٠ قامة ، بينما كانت السفينة تنجرف طوال تلك المدة في اتجاه الرياح بمعدل ميل واحد في الساعة . ثم بدأنا بعد ذلك في سحب السلك ، وسارت الأمور على ما يرام حتى لم يعد باقياً سوى المائتي قامة الأخيرة ، وإذا بهذا القسم يشتمل على عدد من الإلتواءات الناتجة عن التفاف السلك حول نفسه . وتم فرد معظم الإلتواءات دون تلف ، ولكن بعضاً منها في الـ ٨٠ قامة الأخيرة كانت تبلغ من السوء حداً فرض علينا التضحية بهذا الجزء من السلك وقطعه . وبينما كان يجري عمل الأنشطة في طرف سلك الجبر ، قمنا بقياس العمق مستخدمين أنبوبة درايفر على السلك الهيدروجرافي . وعند سحب الأنبوبة وجدنا أن السلك الذي أرخيناه قد تجاوز العمق في طوله ، فالتف جزء منه حول أنبوبة القاع . وقد فككتنا ذلك الجزء ، وخلعنا أنبوبة درايفر ، ثم أرخيننا الطول الأخير من السلك مرة أخرى من جانب السفينة بعد أن ربطنا في طرفه ثقلاً وزنه ٢٠ رطلاً لتجنب الإلتواءات ، ثم لففنا السلك على البكرة دون أن يحدث أي تلف . وأسفرت محاولتنا هذه عن الحصول على قلب طوله حوالي ٧ بوصات من طين القاع ذي اللون الأصفر الزاهي .

وبمجرد إعداد الأنشطة ربطنا في السلك شبكة البلانكتون قطر ٣ متر ، واكتشفنا خلال ذلك أن من نتائج فقد نصف كمية سلك الجبر التي كنا نملكها أن الشكل المسلوب للسلك قد جعل جزءه الداخلي الآن أكبر من اللازم وقطره أكثر مما يمكن تمريره خلال تركيبة إطلاق جهاز الإغلاق الذاتي ، فأصبح من غير الممكن استخدام ذلك الجهاز . وأدلينا الشبكة من جانب السفينة (المحطة رقم ٥) ، وأرخينا كمية من السلك قَدَرنا أنها تكفي لجعل الشبكة تجمع الأسماك على عمق يناهز ٥٠٠ متر . وقد أعيدت الشبكة إلى سطح السفينة حوالي الساعة السادسة والنصف مساءً ، بعد الغروب مباشرة ، وبها كمية متواضعة من الصيد ، كان أهم عناصرها عدد من جبيري (ربيان) المياه العميقة ذي اللون الأحمر الزاهي ، وكان الكثير منها لا يزال حياً .

وفي صباح يوم ١٤ بدأنا العمل بإجراء عدد من الملاحظات الهيدروجرافية . وبمجرد اتمام ذلك أنزلنا إلى القاع جرافة سالبا *Salpa* مقاس ٤ أقدام فهبطت إلى عمق ٩٩٦ متراً (المحطة رقم ٦) . وكان الشد على السلك قليلاً في البداية ، لا يتجاوز ٧٦٠ كجم . غير أنه بعد أن سارت السفينة إلى الأمام زهاء ربع ساعة ، طرأت على قوة الشد زيادة مفاجئة رفعتها إلى طن ونصف

تقريباً ، وبدا واضحاً أن الشبكة قد علقت في حاجز أو عقبة ما في القاع . وفي بداية سحب السلك ، كان الشد كبيراً بحيث اضطررنا إلى أن نناور بالسفينة في اتجاه السلك . وبعد حين تحررت الشبكة من القاع وسحبناها إلى سطح السفينة ، حيث تبين أن الرباط الذي يثبت الشبكة إلى هيكلها قد انفصل في بعض المواضع وأن قضبان الهيكل قد انثنت بشدة . أما كيس الشبكة فلم يكن يحتوي إلا على قطع من الصخر بدا أنها تتألف بصفة رئيسية من كربونات الكالسيوم بالإضافة إلى عدد قليل من الأصداف الميتة ذات النصال المتشعبة Lamellibranch . ولم يكن هناك ظل لأي كائن حي .

و بمجرد سحب الشبكة واصلنا السير بالسفينة نحو الجنوب كي نرسو أمام جزيرة « زقر » . وكان الجو خلال الأيام الخمسة الأخيرة مرهقاً إلى حد بعيد ، إذ كان يهب علينا من الخلف باستمرار نسيم محمل بدرجة عالية جداً من الرطوبة . ورغم تعودي على الأجواء المدارية فقد وجدت هذا الجو متعباً ، وكان مرهقاً بصفة خاصة للعاملين في عنبر الماكينة ، إذ أصيب أحد المهندسين بالحمى وعانى عدد من القوادين من التقلصات المعوية . ولما كان اليوم التالي يوم جمعة ، وهو يوم العطلة الأسبوعية لدى المسلمين ، فقد قررت أنا والقبطان ماكينزي أن نمنح الطاقم يوماً إجازة . وبينما كنا نسير نحو الجنوب لحق بنا سرب كبير من الدرافيل ، ولأول مرة أو ثلاثة من كبارها مسافة طويلة ، سابعين أماناً على مسافة قدم أو قدمين من مقدمة السفينة . وكانت هذه الدرافيل تنحرف بعيداً من وقت لآخر مسافة بضع ياردات ، إلا أنها سرعان ما تعود لتستأنف السباحة أمام مقدمة السفينة مباشرة ، حيث كنا نشاهدها تتقلب في الماء أثناء سيرها فتكشف عن بطونها الفاتحة اللون .

وواصلنا في اليوم التالي سيرنا نحو الجنوب ، بينما ازداد إرهاب الجو بحرارته الخانقة وهوائه الراكد . ولاحظنا أننا كلما ازددنا قرباً من بؤغاز باب المندب زادت أعداد تجمعات حشائش السرجاسو الطافية على سطح الماء . وحوالي الساعة الخامسة مساءً رسيونا أمام جزيرة « زقر » وذهب إليها بعض أفراد الطاقم . ولدى عودتهم ذكروا أن هناك شعباً مرجانية تنمو متجاوزة الساحل ، وأحضروا معهم بعض أسماك البوري الكبيرة ، والعديد من وحدات السرطان الراهب وعدة أنواع من أصداف الرخويات .

وفي صباح يوم ١٦ رفعنا المرساة في السادسة والربع صباحاً مع أول ضوء وسرنا بالسفينة إلى موضع عند أقصى الطرف الجنوبي للمياه العميقة في البحر الأحمر ، حيث بلغ العمق ٢٦٠ متراً ، وأجرينا سلسلة من الأرصاد . وكان من الملحوظ أن « قرص سيكي Secchi disc » يختفي عند أعماق أكثر ضحالة بكثير مما كانت عليه الحال في المحطات التي وقفنا فيها في شمال ذلك الموقع ، حيث كان يمكن رؤيته هنا عند عمق لا يتجاوز ٢٣ متراً ، في حين كان العمق المناظر في المحطات السابقة يبلغ ٣٥ متراً . وبدا أن هذه الظاهرة ترتبط دون شك بالكمية الكبيرة من البلاكتون التي توجد في مستويات الماء العليا . وقام طومسون وجيلسون ، يعاونها

عبد الفتاح محمد ، بتنفيذ سلسلة كاملة من الملاحظات الهيدرولوجية وحصلوا على أدلة واضحة على تركيبة طبقات المياه في مستويات متعاقبة . فكانت توجد على السطح طبقة من المياه المتدفقة إلى داخل البحر الأحمر ، وبدا أن تحتها مباشرة طبقة من المياه المتجهة إلى خارج البحر نفسه . وعلى عمق ٨٠ متراً توجد طبقة مياه ذات درجة حرارة أكثر انخفاضاً ، تبلغ ١٧°م تقريباً ، لا يمكن إلا أن تكون قد جاءت من خارج البحر ، وتحت هذه الطبقة توجد الكتلة الرئيسية من مياه البحر الأحمر الفعلية . وأجرينا لمدة نصف ساعة سحباً بشبكة البلانكتون مقاس ٢ متر على عمق ١٨٣ متراً ، فأسفر ذلك عن صيد كمية كبيرة من أحياء البلانكتون الحيواني النطية كانت كافية للملء وعاء سعته ٧ أرتال ، واحتوت بصفة رئيسية على أنواع السيفونوفور - ذوات الممصات Siphonophores والبيتروبود - جناحية الأقدام Pteropods والسالب Salps ، حيث كانت هذه الأخيرة على الأرجح نماذج من السالب الأسطوانية . وكانت تختلط بهذه الأنواع أعداد من يرقات الأنكليس صغير الرأس Leptocephali من أحجام مختلفة ، وعدد قليل من يرقات الأسماك المفلطحة من نوع Pleuronectid التي كانت العينان الصغيرتان فيها لا تترالان على جانبي الرأس المتقابلين ، وعدد من يرقات الألبا Alima والستوماتوبودا - ذات الفم القدي Stomatopods الصغيرة . وبعد سحب شبكة البلانكتون ، كان في نيتي أن أنزل شبكة أجاسيز . غير أنني رأيت على سبيل الاحتياط أن أبداً بإزالة جرافة أسطوانية كي أتأكد من طبيعة القاع . ولم تكد هذه الجرافة الأسطوانية تزحف على القاع خمس دقائق حتى علقت في شيء ما ، وارتفع الشد على السلك إرتفاعاً كبيراً ، فناورنا بالسفينة حتى أصبحت فوقه . وأمكن بعد حين تخليص الجرافة ورفعها إلى سطح السفينة ، حيث تبين أن الجزء المعدني من هيكلها قد إنثني بشدة حتى أصبحت الفتحة مثلثة الشكل بعد أن كانت دائرية ، كما أن قياس السلك قد انفصل بحيث أصبحت المجرفة معلقة بسلسلة واحدة بدلاً من ثلاث . ولم يكن هناك شك في أن الجرافة قد علقت في صخر . وكان الجزء الأكبر من محتوياتها رملًا أسود ، لعله من أصل بركاني ، لأن الجزر الموجودة في الطرف الجنوبي من البحر الأحمر كلها بركانية . وكانت تختلط بذلك الرمل العديد من أصداف جناحية الأقدام Pteropod ميتة ، وأصداف ميتة لقنأذ بحر صغيرة ، وقليل من أصداف الرخويات الميتة ، ولكن دون أي أثر لأية كائنات حية . ونظراً لأن طبيعة القاع بدت غير ملائمة بالمره ، فقد تخليت عن فكرة التجريف ، وتابعنا السير جنوباً إلى موقع جديد على الجانب الغربي من جزيرة الحنيش الكبير ، حيث يوجد تسوء منخفض يفصل خليج عدن عن البحر الأحمر . ونفذنا في هذا الموقع الجديد مجموعة أخرى كاملة من الملاحظات الهيدروجرافية ، وحصلنا مرة أخرى على أدلة واضحة على انقسام مياه البحر الأحمر إلى طبقتين بواسطة تيار داخل من مياه خليج عدن ، إذ أن درجة الحرارة عند عمق ٨٠ متراً بدت وقد انخفضت انخفاضاً شديداً بحيث أصبحت لا تتجاوز ١٧°م تقريباً .

وبمجرد إتمام هذا العمل واصلنا السير حتى بلغنا مرسى على الجانب الغربي من جزيرة الحنيش الكبير ، وذهبت مجموعة إلى الشاطئ في القارب البخاري يجير وراءه زورقاً صغيراً .

وقبل أن يسير بهم القارب البخاري بعيداً توقف محركه عن العمل لتعطل ترس التوصيل بين المحرك وعمود الرفاص ، فنزل الجميع إلى الزورق حيث تولوا التجديف حتى بلغوا الشاطئ . وقد أصابنا شيء من الدهشة حين وجدنا أن هذه الجزيرة وجزيرة زقر كلتاهما تحتلتان بحرس إيطالي مسلح ، فقد كنت أظن هاتين الجزيرتين بريطانيتين ؛ إذ أن الإنسان يميل - لسبب ما - إلى أن يعتبر أن من المسلم به أن الجزر التي لا يبدو بوضوح أنها تتبع لدولة أخرى لا بد وأن تكون جزءاً من الإمبراطورية البريطانية ، وكنت أعرف أن بريطانيا قد استولت خلال الحرب العالمية (الأولى) على عديد من هذه الجزر الواقعة في الطرف الجنوبي من البحر الأحمر ، لأن فصائل من الأورطة التي كنت ملتحقاً بها كانت قد كلفت بالعناية ببعض الفئارات القائمة على تلك الجزر^(١) . وكان من الصعب أن أتخيل سبب إلحاق جنود إيطاليين بتلك المواقع . غير أن هؤلاء الجنود أخبرونا بأنهم هناك لحماية سفن الصيد الإيطالية التي يفترض أنها تنطلق من بعض الموانئ في الصومال الإيطالي أو إريتريا .

وفي الصباح التالي اصطحبت فاركوهارسون وما كان في القارب البخاري ، وقد سحبتنا وراءه الزورق الصغير ، وانطلقنا نحو الشاطئ للقيام بقدر من التجريف في المياه الأكثر ضحلة حول الجزيرة ، في حين رفعت مباحث مرساتها وانطلقت لتجري ملاحظات هيدروجرافية وغيرها على التواء الفاصل بين البحر الأحمر وبين خليج عدن . وبدت لنا الجزيرة في ثوبها الحقيقي - نموذجاً غطياً لناتج فوران بركاني ؛ فالجانب الأكبر منها خال من النباتات تماماً ، رغم وجود بقعة عند قمة الشاطئ تغطيها بضع شجيرات منخفضة ومبعثرة ، أما بقيةها فصخور وحمم بركانية (باردة طبعاً) إلى أقصى ما امتد إليه البصر . وتوجد في بعض المواضع القريبة من الشاطئ درجة ملحوظة من التحات ، الذي يبدو واضحاً بصفة خاصة في مجموعة صغيرة من الجزر التي تقع في جنوب الخليج ، والتي توجد بينها جزيرة « دبل يسك (القمة المزدوجة) » . وهذه الجزيرة تحيط بها حافة مسطحة تماماً يرتفع جانبها فوق مياه البحر في وضع عمودي قدرت ارتفاعه بثلاثين قدماً ؛ وهذا الجانب أو الجدار الصخري محفور في بعض المواضع أو مجوف على هيئة كهوف . وإذا كان هذا التحات نتيجة لفعل الأمواج ، فلا بد أنه قد حدث في بعض المواضع في أزمنة ماضية ، عندما كان منسوب سطح البحر أعلى منه اليوم أو عندما كانت الجزيرة أكثر انخفاضاً بضعة أقدام ، لأن مستوى هذه التجاويف يبدو عالياً أكثر من اللازم في

(١) لم تكن لهجة سيويل الامبريالية بعض الشيء لتبدو أمراً لافتاً للنظر من جانب معظم القراء البريطانيين في ذلك الوقت . وليست هجة يورمبات ماكينزي بأفضل من ذلك كثيراً :

« فوجئنا بزيارة من قارب تجديف يحمل اثنين من الأهالي المحليين القديرين وجنديين يرتديان زيّاً أنيقاً . وقالوا أن الجزيرة إيطالية ، ويرفرف العلم على شاطئها ، وهم الحراس ، فمن نحن ، وماذا نريد ؟ كانت مفاجأة حقاً ، إذ كان التخيل أن هذه المجموعة من الجزر تابعة لبريطانيا ؛ ولكنها لم تكن كذلك ، بيد أنها أيضاً لم تكن من قبل وليست الآن تابعة لإيطاليا . فقد كانت في الماضي تركية ، ونظراً لأن عصبة الأمم لم تقر بعد تسليمها لأية دولة ، فإن إيطاليا قد بدأت محاولة الاستيلاء عليها » .

من الإسكندرية الى عدن ١٠٣

ظل الظروف الحالية . وتشكل قمة هذه الصخرة خطاً مستقيماً تقريباً عبر سطح الجزر ، ولكن توجد في موضعها الأوسط قمتان صغيرتان ذات لونين مختلفين ، إحداهما لونها أصفر رملي والثانية لونها بني غامق يتحول إلى السواد .

وقد رسونا على شاطئ رملي بين نتوين صخريين وفحصنا مقدمة الشاطئ ، حيث وجدنا عديدا من السرطانات بطنية الأقدام Ocypodid وبعض طيور البحر الداكنة وهي لا تزال في مرحلة التكاثر ، إذ كان هناك عدد من الطيور الصغيرة ومن البيض . وكان الشاطئ يتألف من الرمال ، والأصداف ، وفتات المرجان ، وتوجد وراء قمته منطقة منخفضة تلمع ببطقة رقيقة من الملح ، لعل سببها طغيان البحر عبر قمة الشاطئ أثناء العواصف ، وإن كان المتوقع أن تتحول هذه المنطقة إلى مستنقع عند سقوط الأمطار النادرة في هذا المكان . وتتناثر فوق هذه المنطقة المسطحة تجمعات من الحشائش أو من نبات شبيه بالبوص بلون أخضر فاتح ، وتوجد حول حافتها بروزات من اللحم البركانية تمتد إلى داخل البحر على شكل أرصفة ونبوءات تحيط بها تحت سطح الماء كتل من الأعشاب البحرية وتكسوها في بعض المواضع الليشوثامنيون *Lithothamnion* . وتوجد على الأرصفة الحممية أصداف ملتصقة وحلزونية ، وتحت الأحجار الكبيرة المخلخلة تجمعات عديدة من الدوستيا *Dostia* . وجدنا أنواعاً عديدة من خيار البحر *Holothurians* في تجاويف الصخر وشقوقه ، بعضها ذو لون أحمر باهت شبيه بلون الليشوثامنيون الأحمر وبعض المرجان . وعلى مسافة بضع ياردات من الشاطئ يبدأ المرجان في النمو ، فيشكل حاجزاً متقطعاً متناثراً تتخلله قنوات ومناطق من الرمل الأبيض . وعلى أساس الشذرات التي رأيناها على الشاطئ ، فإن أكثر الأنواع شيوعاً هي أنواع المرجان الأحمر الأنبوبي : أكروبورا ، وفافيا ، وتوبيبورا .

وبعد اتمام فحصنا المتعجل للشاطئ عدنا إلى القارب البخاري وأجرينا تحريفاً ناجحاً حصلنا منه على تشكيلة متنوعة من أقلام البحر والاسفنج وما يعايشها من كائنات ، وكان أكثرها إلفاتا للنظر عدد من العنكبنيات والنجميات ، وهذه الأخيرة ذات لون مناظر للون ما تعيش عليه من أقلام البحر . وتوقفنا عن العمل حوالي الظهر وأوقفنا القارب البخاري ، ثم انطلقنا بالزورق إلى خليج صغير محمى ذي قاع من الرمل النظيف يقع بين رصيفين صخريين داخل الحاجز المرجاني ، وأخذنا حماماً . ولم نكد نرجع إلى الزورق حتى رأينا سمكتي قرش طول كل منهما ثلاثة أقدام تقريباً تسبحان بهدوء إلى داخل الخليج الصغير الذي كنا نستمتع بالاستحمام فيه قبل دقائق قليلة ! ولدى عودتنا إلى القارب البخاري بعد الغداء وجدنا محركه قد أضرب عن العمل ، ولم تتمكن من إدارته مرة أخرى إلا بعد أن كانت الساعة قد جاوزت الثالثة بعد الظهر ، ورغم ذلك فقد ظل يتوقف من حين لآخر . غير أننا تمكنا من إجراء عملية تحريف أخرى قبل أن يتوقف المحرك تماماً ، ثم رفعنا الصاري والشراع واتجهنا إلى الموقع الذي كنا قد اتفقنا على أن نلقى فيه مباحث عند عودتها .

وبينما كنا نحن نعمل أمام الجزيرة ، كانت مباحث قد أجرت محطتي رصد فروق التواء القاعى الفاصل بين البحر الأحمر وخليج عدن . وفي المحطة الأولى (رقم ٩) ، أجرت السفينة مجموعة من الأرصاد والملاحظات الهيدروجرافية ، ولكن المحاولة التي جرت للتجريف بجرافة مثلية مقاس ٤ أقدام عند عمق ٢٥٠ متراً أسفرت عن تمزق الشبكة تمزقاً شديداً على قاع صخري ، وكان الصيد الوحيد هو قطعة صغيرة من المرجان الميت . وفي المحطة الثانية (المحطة رقم ١٠) كان الحظ أفضل ، إذ أجرى الزملاء تجريباً ناجحاً بشبكة أوتر على عمق ٥٥ متراً ، وحصلوا على مجموعة كبيرة من الإسفنجيات وغيرها من أشكال الحياة الحيوانية ، التي كان من أبرزها رخوي عاري الزوائد ذلون أحمر زاه .

وفي الصباح التالي غادرنا مرسانا حوالي الساعة السادسة صباحاً خارجين إلى القناة العميقة التي تمتد من خليج عدن إلى التواء القاعى المقابل لجزيرة الحنيس الكبير ، حيث أوقفنا السفينة وقبنا العمق بأنبوب درايفر لنجدة ٢١٥ متراً ، بينما أعطانا مسبار الصدى قياساً قدره ٢١٦ متراً . وعندما سحبنا الأنبوبة لم نجد بداخلها شيئاً ، إلا أنه لما كان سطحها الخارجي قد أصابته خدوش ، فقد بدا من المحتمل أن يكون القاع صلباً ، فاستبدلنا بها طرفاً قاصفاً وأنزلناه ، وحصلنا هذه المرة على بعض فئات الصخور .

ولما كان هذا الموقع يبدو غير مناسب بالمرة للجرب أو التجريف ، فقد عاودنا السير إلى ما قبل الظهر بقليل حيث بلغنا بقعة تشير الخريطة إلى أن قاعها رملي . ووجدنا القاع هذه المرة على عمق ٢٠٧ متراً ، وأنزلنا طرفاً قاصفاً عاد الينا مثنياً ولكنه يحتوي على شظايا صخرية . عندئذٍ أوصلنا طرف سلك الجرب بجرافة مثلية مقاس ٣ أقدام عند أحد زواياها أنشوطه من جبل خفيف (المحطة ١١) . وبعد الجرب لمدة نصف ساعة رفعنا الجرافة لنجد أن الأنشوطه قد انفصمت والشبكة تمزقت تمزقاً شديداً ، وقد اشتبكت بنسيجها عدة كتل من الصخر كان على إحداها ساق لنبات مائي نام وبعض أنابيب فارغة لديدان زاحفة ، وفيها عدا ذلك لم توجد أي علامات على الحياة .

وبعد إتمام عملنا سرنا بالسفينة قاصدين جزيرة بريم ، فبلغنا ميناءها حوالي الساعة ١٥ ، ٤ بعد الظهر . وبينما نحن لا نزال على مسافة ١٥ ميلاً تقريباً من الجزيرة ، شعرنا بانخفاض مفاجئ ومنعش في درجة الحرارة ، كان سببه دون شك هو انخفاض درجة حرارة مياه البحر ، لأن الترموجراف المثبت إلى مأخذ عنبر الماكينة سجل في نفس الوقت انخفاضاً في درجة الحرارة من ٣٢,٥ م إلى ٢٢,٥ م ، وقد طرأ هذا الانخفاض بسرعة مذهلة .

وبعد دخولنا الميناء بفترة وجيزة ، جاءنا مدير شركة بريم للفحم - التي يبدو أنها تملك الميناء - والضابط الطبي . وتفضلت شركة الفحم مشكورة بإعفائنا من رسوم الميناء المعتادة ، وقدم لنا المدير دعوة عامة تشمل الجميع كي نزور النادي ، كما أخبرنا أن راعي كنيسة عدن قد حضر إلى بريم بالطائرة ليقدم صلاة ذلك المساء لسكان الميناء ، ورحب بأي فرد منا يود

الحضور ، إذ أن الإنسان لا تتاح له الفرصة كل يوم ليقابل قسيساً لديه الاستعداد لأن يطير ٩٠ ميلاً كي يقيم صلاة لعدد ضئيل من الناس . وعلى ذلك فقد ذهب ثمانية منا - بينهم زميلانا المسلمان - إلى النادي حيث أقيمت الصلاة . وبعد الصلاة ارتد النادي إلى حالته الأصلية ، وجرى تقديمنا لمعظم المقيمين ، وبقيتنا نتجاذب معهم أطراف الحديث ونستمع بضيافتهم حتى الساعة ٨,٣٠ مساءً ، ثم أعادنا مدير شركة الفحم إلى سفينتنا بقاربه البخاري الخاص ، وقضينا ليلة مريحة في درجة حرارة تقل عدة درجات عما كنا قد ألفناه طوال الأيام العشرة السابقة .

وبارحنا الميناء في الساعة ٦,١٥ من صباح اليوم التالي في جو بديع منعش ؛ وكان ذلك أول صباح رطب نعهده منذ بدأنا رحلتنا . وكان برنامجنا المباشر يقضي بأن نجري سلسلة من المحطات عبر رأس خليج عدن إلى الشرق مباشرة من مدخل مضيق باب المندب . وبعد الساعة التاسعة والنصف بقليل ، أوقفنا السفينة وأدناها في اتجاه الرياح لإجراء أول محطة في السلسلة . وكان لون الماء منذ غادرتنا بریم قد أخذ يتغير بالتدرج ، حتى أصبح أخضر مشوباً بالبي عندما بلغنا المحطة ، وبدأ عكراً إلى درجة أن قرص سيكي اختفى عن النظر تقريباً فور انغماره في الماء حين أنزلناه ؛ وعند عمق ثلاثة أمتار ونصف اختفى تماماً ، فتوقعت أن نجد كمية كبيرة من الأحياء المجهرية في الماء . غير أن معالجة ١٠٠ سم^٣ من هذا الماء بالطرد المركزي أسفرت عن كمية صغيرة إلى درجة مذهشة من هذه الأحياء ، تتألف في معظمها من طحالب تريخوديزيميم المجهرية ذات اللون الأحمر ، والتي يعزى إليها عادة أنها السبب في تسمية البحر بالأحمر ، فضلاً عن بعض طحالب (ألج) الدياتوم المسماة ريزوسولينا .

وكان عمق الماء في هذه المحطة يزيد قليلاً على ٤٥٠ متراً ، واستغرق الكيميائيان ما يزيد قليلاً على الساعتين لإكمال ملاحظاتها . وانتهى العمل عند الظهر ، وتابعنا السير إلى محطتنا الثانية فبلغناها في الساعة الثانية والنصف . وهنا كان العمق ٤١٥ متراً ، وهو ما يتفق مع العمق الذي سبرناه من قبل . وأتممنا إجراء سلسلة كاملة من الملاحظات ، انتهينا منها في الساعة الرابعة والنصف بعد الظهر ، ولكن الكيميائيين قررا الإستمرار حتى المحطة الثالثة ، رغم أن ذلك كان يعني العمل بعد حلول الظلام ، فتابعنا سيرنا نحو الجنوب .

وعند هذه المرحلة بدأ الجو يسوء بوضوح ، إذ هبّت من الشمال الغربي ريح قوية أثارت أمواجاً عالية تكرر تكسرها فوق السطح الأوسط للسفينة أو تناسرها من فوق الجانب الأيمن ، بينما راحت الصغيرة مباحث تتأرجح بشدة . وقد تجاوزت هذه الظروف طاقة احتمال البعض منا ، ولكننا بلغنا المحطة الثالثة عند غروب الشمس وبدأ العمل على الفور تقريباً . وكانت الأنوار قد تم تثبيتها لتكون جاهزة فوق السطح الأوسط حتى يتمكن الكيميائيان من الرؤية . وبدت الصعوبة الرئيسية في قراءة درجات الحرارة التي تبينها الترمومترات ، ولكننا تغلبنا على ذلك باستخدام مصابيح يدوية . ورغم صعوبة الظروف بشكل عام ، فقد استمر العمل على

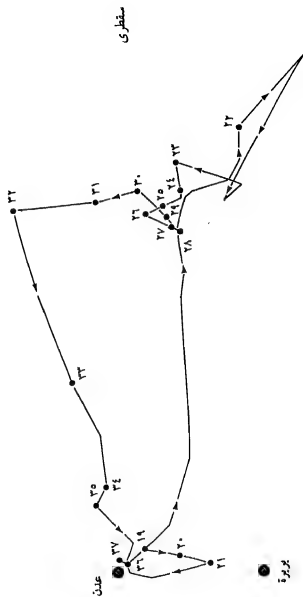
نحو ممتاز وانتهى في الساعة التاسعة مساء دون متاعب ، إذا استثنينا ضياع أحد أدلة السلك . وأنبأنا مسبار الأعماق بالصدى أننا في مياه أعمق كثيراً مما كنا نتوقع ، ولذلك قام فاركوهارسون - بمجرد انتهاء الكيميائيين من عملهما - بقياس العمق بأنبوبة درايفر على السلك ، قبلغته على مسافة ١٥٧٥ متراً ، وحملت إلينا عينة منه ارتفاعها ١٣ بوصة من الطين البني . وحين انتهينا من ذلك سرنا نحو الشرق ، وخرجنا أثناء الليل من هذه المنطقة العميقة إلى عمق مقداره ٧٥٠ متراً تقريباً . وكنت قد رتبت لإجراء عملية جر في الساعة ٨,٣٠ صباحاً ، إلا أننا بلغنا قبل ذلك الموعد بقليل بقعة غير منتظمة القاع ، أشار فيها مسبار الصدى إلى سلسلة من المرتفعات والمنخفضات الشديدة الإنحدار . ولما كانت الظروف تبدو غير مواتية ، فقد واصلنا السير لمدة ساعة أخرى ثم توقفنا وأدركنا السفينة في مواجهة الرياح ، إذ بين مسبار الصدى عمقاً قدره ١١٠٠ متر تقريباً مع كون الجو صحواً والبحر هادئاً تماماً . وأسفر السير بأنبوبة درايفر عن عينة طولها ١٢ بوصة من الطين البني المخضر ممائلة لتلك التي حصلنا عليها في الليلة السابقة ، فثبتنا شبكة جر أجاسيز إلى سلك الجر وأنزلناها من جانب السفينة بعد تأخير قليل (المحطة ١٥) . وتركنا شبكة الجر في الماء مدة ساعة ، وعندما سحبناها وجدنا أن السلك قد اشتبك بطريقة ما بأحد الأجمة ، بحيث أصبحت الشبكة تجر بجانبها ، فلم تصد شيئاً بطبيعة الحال سوى بعض الهلاميات التي دخلتها أثناء إنزالها أو رفعها . وبعد هذا الفشل أدركنا السفينة نحو الساحل الأفريقي ، حيث أمّلت أن أعثر على مياه أقل عمقاً لأنكمن من إجراء عملية جر أخرى قبل هبوط الليل ، لأن إنزال الشبكة ورفعها في العمق الأقل يستغرق وقتاً أقل . غير أن عمق الماء بدلاً من أن يقل ظل ثابتاً على حاله أو ازداد ، وفي الساعة الرابعة بعد الظهر كان مسبار الصدى لا يزال يشير إلى عمق قدره ١١٠٠ متر تقريباً ، وأعطانا سبر آخر بأنبوبة درايفر عمقاً يبلغ ١١٥٥ متراً حيث خرجت لنا الأنبوبة بشحنة من نفس الطين البني . وكان مسبار الصدى قد أصابه قدر من الخلل ، فتوقفنا مدة ساعة حتى أصلحه فاركوهارسون . ولما كان إصلاح شبكة الجر لم يُستكمل بعد فقد أجلنا عملية الجر إلى الصباح التالي وتابعنا سيرنا نحو الساحل الأفريقي ، ملتزمين التقدم ببطء ومستديرين في عكس اتجاه الشاطئ عندما بلغنا خط العمق ١٠٠ قامة .

وفي الساعة ٨,٠٠ من صباح اليوم التالي أجرينا عملية جر (المحطة ١٦) بقدر من النجاح ، على الرغم من أن شبكة أجاسيز كانت تصطاد على نحو رديء بسبب زيادة طول حبل الطرفين الأسفل والأعلى عن اللازم . وكانت نتيجة ذلك هي أن حبل الرأس أو الطرف الأعلى بدلاً من أن يتوتر بفعل السحب على الحبل الأسفل كان يرتخي في الوسط فلا يتيح للشبكة بذلك أن تصطاد كما يجب إلا عند طرفيها . ولدى تفريغ الشبكة التي كانت تضم كتلة من الطين الرخو وجدنا أننا قد اقتنصنا عدداً من حيوانات الجمبري ، تنسم كلها باللون الوردي المميز لقشريات المياه العميقة ، بينما كانت تعلق في عيون الشبكة أعداد من أقلام البحر الشبيهة بالزهور من جنس فيرجولاريا أو جنس قريب منه . وبعد إتمام العمل في هذه المحطة تابعتنا السير شمالاً إلى

مياه أكثر عمقاً حتى يجري الكيميائيان ملاحظات عند أول محطة في خط أو سلسلة من المحطات التي اعترنا إجراؤها عبر خليج عدن على خط طول عدن نفسها ، وهو ٤٥° شرقاً . وحدث بعض التأخير في إتمام العمل ، إذ تبين ضرورة إعادة ضبط أوضاع بعض الكتل أو الأدلة التي ير السلك خلالها . فقد لوحظ بداية أن هذه الكتل ليست على خط مستقيم تماماً مع الونش الهيدروجرافي ، ولذا فإن السلك الذي ينحل من الونش بميل كان يضغط على بكرات الكتل فبدأ يحفر في كل منها مجرى عميقاً لا بد وأن ينتهي بقطعها تماماً . وبعد اتمام العمل الهيدروجرافي عدنا نتابع سيرنا نحو الشمال كي نبلغ موضعاً كنا نتوقع من عملنا السابق أن نجد فيه قناة عميقة المياه إلى ٨٠٠ قامة كي نجري فيها عملية جر متوسط (في المياه المتوسطة) بشبكة بلانكتون مقاس ٢ متر . وقد تأخر وصولنا إلى هذه المنطقة العميقة عما كنا نتوقع ، ولم يتم إنزال الشبكة إلا في الساعة الخامسة والربع مساء ، ولذا أصبح من الضروري أن تكون عملية الجر قصيرة الأمد حتى يمكن استرجاع الشبكة إلى سطح السفينة قبل حلول الظلام . وتم تثبيت مسجل العمق بين سلك الجر وبين الشبكة ، وكنا نأمل أن يعطينا ذلك مؤشراً على العمق الدقيق الذي ستصطاد عنده الشبكة . غير أنه تبين من الفحص بعد ذلك أن جهاز التسجيل فشل في أداء مهمته على الوجه الصحيح ، لأنه عندما بدأت الأبرة في الارتفاع مع تزايد الضغط ، أحدثت بقعة حبر كبيرة على الورق غطت القراءة المطلوبة تماماً . وقدردنا أن الشبكة كانت تصطاد معظم الوقت عند عمق ٩٠٠ متر (المحطة ١٨) . ورغم أن حصيلة الصيد كانت صغيرة ، إلا أنها شملت عدداً من هلاميات رثة البحر الحمراء - البنية التي توجد في الأعماق ، وتنتمي إلى نوعين ، هما أتولا *Atolla* وبيريفيلا *Periphylla* ، بالإضافة إلى بعض أسماك المياه العميقة السوداء الصغيرة من نوع سيكلوثون *Cyclothone* . وتعرضنا خلال ليلة ٢٢ سبتمبر / أيلول لانجراف قوى نحو الغرب أدى إلى تأخيرنا قليلاً عن الوصول إلى عدن ، ولكننا رسونا في ذلك الميناء بعد الساعة ٩,٣٠ صباحاً بفترة وجيزة . وبعد ذلك بقليل ذهب في نفس الصباح إلى الشاطئ كي أحیی كبير القوميسرين Chief Commissioner (المقيم البريطاني) . وبناء على دعوته ، قام أربعة منا في المساء بزيارة نادي (يونيون كلوب) ، ثم تناولنا العشاء معه بعد ذلك في دار المقيم البريطاني . وعدنا إلى رصيف المرسى حوالي الساعة ١١,١٥ مساء ننتظر وصول قاربنا البخاري كي يمحنا إلى مباحث ، فإذا بنا نرى صفحة من اللهب الساطع تبتثق فجأة إلى جانب السفينة : لقد اشتعلت النار في القارب البخاري ! ويبدو أن الحريق نشأ عن شرارة مرتدة في محرك القارب حدثت عند بدء إدارته ، فاشتعلت كمية من الوقود كانت قد تسربت من خلال خللاط الوقود (الكريباتير) . ولحسن الحظ لم تحدث خسائر جسيمة ، وتم إطفاء النار بسرعة .

وخلال الأيام القليلة التالية ، قضيت جانباً كبيراً من وقتي في زيارة الأصدقاء القدامى الذين كنت قد عرفتهم في عدن خلال سنوات الحرب (العالمية الأولى) . وكان مقرر أن نبحر ثانية في صبيحة يوم ٢٧ سبتمبر / أيلول ، إلا أنه قبل خروجنا إلى البحر بوقت قصير تعطل جهاز

سبر الأعماق بالصدى مرة أخرى، حين اشتبكت دعامة الكرسي الكروي الذي يحمل المحرك. وأسرع فاركوهارسون وتيلر بالذهاب إلى الشاطئ والبحث عن دعامة بديلة في كل أنحاء عدن، وتمكننا لحسن الحظ من العثور على واحدة، ولكن لم يكن هناك وقت كافٍ لتركيبها قبل حلول الظلام، فأجلنا الرحيل إلى الصباح التالي. وقبل الإبحار ودعنا تيلر (أخصائي السبر بالصدى) الذي كان سيبحر على سفينة أخرى عائداً إلى إنجلترا. وقد أسفنا جميعاً لفراقه نظراً لمعونته الثمينة في تشغيل مسبار الصدى تشغيلاً سليماً ومساعداته الكبير مهندسينا ولكل من احتاج إلى أية مساعدة في العناية بأي من الآلات التي تصحبنا.



الشكل ١٣ - الجولة ٢ / عبدن - سقطري - عبدن - مينة عليها أرقام المحطات .
من ٢٨ سبتمبر/ أيلول إلى ١٧ أكتوبر/ تشرين الأول ١٩٣٣ .

الفصل الثالث

خليج عدن

من ٢٨ سبتمبر / أيلول إلى ١٧ أكتوبر / تشرين الأول ١٩٣٣

غادرنا عدن فجر يوم ٢٨ سبتمبر / أيلول بعد أن قضينا اليوم السابق كله في تزويد السفينة بما نحتاجه من معدات وموّن ، كان من بينها كمية من اللحم الطازج أودعناها في الثلاجة . وكنا أثناء وجودنا في الميناء قد أطفأنا مرجل السفينة لتنظيفه ، فعانينا في البداية بعض الصعوبة عند إعادة تشغيل الثلاجة ، مما أضاع منا بعض الوقت الثمين . وفي ليلة ٢٧ سبتمبر / أيلول توقفت الماكينة عن العمل مرة أخرى ، وجاءني في صباح ٢٨ سبتمبر / أيلول تقرير بأن مؤنّتنا من اللحم قد بدأت تفسد ، فذهبت أفحصها وتأكدت أن أسوأ ما نخشاه قد حدث . وبعد أن تشاورنا في الأمر ، نقرر التخلص من الكمية كلها بإلقائها في الماء . وبذلك بدأنا هذه الجولة دون أن يكون لدينا لحم طازج على الإطلاق .

وطوال يومين كاملين أنفق كبير المهندسين كل ما لديه من وقت فائض في محاولة إعادة تشغيل الثلاجة دون نتيجة ، سوى أنه هو نفسه قد تعرض أكثر من اللازم لغازات الماكينة وأبخرتها . وحين رأيتُه حوالي الساعة ٨ مساءً كان يستلقي في قمرة مؤخرة السفينة وهو يعاني غثياناً شديداً وضعفاً ملحوظاً في النبض وخولاً عاماً ، وكان يستغرق وقتاً طويلاً للإجابة عن أي سؤال يوجه إليه ؛ فنصبنا له فراشاً على السطح كي ينام في الهواء الطلق ، ولكن حالته لم تتحسن في الصباح التالي وبدأ واضحاً أنه لا يستطيع العمل . وبعد التشاور مع الكابتن ماكينزي قرر أن نرجع إلى عدن وندخله المستشفى^(١) . وقد عدنا إلى الميناء في الساعة ٧.٣٠

(١) أن ما سجله ماكينزي في يومياته عن دخوله جريحاً المستشفى يتضمن أول إشارة خفيفة إلى ذلك الاختلاف في الأولويات الذي يعتبر مصدراً شائعاً للاحتكاك بين الرابطة والعلماء في رحلات البحوث الأقيانوغرافية .

« في خليج عدن اشد المرض على كبير المهندسين بعد أن تلقى جرعة من الغاز أثناء عمله في وحدة التبريد ، وامتنع كل من الطبيبين الموجودين معنا عن إبداء رأيه في الحالة ؛ وسألت : « هل سيوت ؟ » فقالا : « لا نستطيع أن نقطع بذلك ، ولكننا لا نعرف ما الذي يجب عمله » ، وهذا كل ما يمكن أن يحصل عليه الإنسان من جواب شاف . ولما كان تنفيذ المحطات البحرية هو الأولوية الأولى من وجهة نظر كل علماء البحار ، فقد قررت العودة فوراً لإبداء جريح في مستشفى عدن » .

تقريباً يوم ٢٩ ، ولم يكد الضابط الصحي للميناء - الكولونيل فينسون - يرى كبير مهندسينا حتى أرسله على الفور إلى المستشفى الأوروبي العام . وقد رسونا هذه المرة قرب رأس الميناء ، لأن سفينة صاحب الجلالة بينزانس *Penzance* كانت تشغل مرسانا السابق . وفي صباح يوم ٣٠ دخلت الميناء سفينة صاحب الجلالة كورنوال *Cornwall* ونشطت الحركة المألوفة للزيارات الرسمية . وفي نفس الصباح رست في الميناء سفينة الركاب أوروونتيس *Orontes* التابعة لشركة أويوت الملاحية ، واستطعنا من خلال الوكلاء أن نرتب فحص ماكينة سفينتنا بواسطة أحد مهندسيها الذي كان خبيراً في شؤون التبريد . وكانت ماكينة تبريد السفينة أوروونتيس من نفس نوع ماكينتنا ، فتولى المهندس إصلاح ماكينتنا ، قائلًا إنها وحدة صغيرة ممتازة ، ولم يلبث أن أعادها إلى العمل .

وفي صباح ٢ أكتوبر / تشرين الأول كان كبير مهندسينا قد استعاد صحته وخرج من المستشفى ، فأبحرنا ثانية في الساعة ١٠,٣٠ من بعد ظهر اليوم نفسه ، مارين بالسفينة الإيطالية الرائعة فيكتوريا *Victoria* ، التي كانت تدخل الميناء أثناء خروجنا منه . وقبل أن تغادر الميناء تماماً ، طار فوقه سرب من أربعة عشر طائراً من طيور البليكان ، ولكنه كان لسوء الحظ يطير على ارتفاع لم يسمح بالتقاء صورة فوتوغرافية له .

وبمجرد خروجنا إلى عرض البحر تعرضت السفينة لأمواج سطحية قوية في البحر آتية من الجنوب الغربي ، أصابت بعضنا بالغثيان . وتابعنا طريقنا طوال اليوم التالي هابطين في الخليج نحو رأس جواردافوي ، في جو صحو إلى حد بعيد معظم اليوم وبحر هاديء يكاد يخلو من كل اضطراب . ورائنا عدداً من أسماك الحنزير *Porpoises* تتجول على مسافة منا خلال فترة ما بعد الظهر ، ولكنهما لم تقترب من السفينة . وحوالي الساعة الخامسة مساءً مررنا بعدة أسراب كبيرة من السمك تسبح على عمق قريب من السطح . بينما كان يحوم فوقها عدد من الطيور، قدرت في البداية أنها من طيور النورس ، ولكن الفحص بالنظارة المقرية كشف أنها طيور أصغر حجماً من النورس ، لون ظهرها بني قاتم والأجزاء السفلى من جسمها بيضاء ، بينما الذيل مستدير والجنانح رقيقان رقيقان مدببان والمنقار متوسط الطول وأرق من منقار النورس ، كما أنها كانت تطير بطريقة مختلفة عن النورس من حيث أنها لا تندفع حلقة إلى أعلى مثله ، بل كانت على العكس من ذلك تصفق بأجنحتها كثيراً وتطير بشكل عام بطريقة أشبه بطيران البط . ومن المحتمل أنها كانت من طيور جلم الماء (أم غرناية) . وكان موضع مشاهدتها مقابلاً لقرية رأس فريتيك على الساحل الأفريقي على مسافة ٧ أميال تقريباً من الشاطئ .

وبعد مغادرتنا عدن بقليل بدأت صفات مياه البحر في التغير . ففي يوم ٣ أكتوبر / تشرين الأول وصباح يوم ٤ كان لونها أزرق داكناً ، إلا أنه مع تزايد اقترابنا من ساحل شمال أفريقيا أمام رأس فريتيك ورأس الولو أخذ هذا اللون يتحول تدريجياً إلى الأخضر الواضح . وفي منتصف نهار ٤ أكتوبر / تشرين الأول اغترفنا جرعة بشبكة الجر السريعة ، وكان الصيد الذي حصلنا عليه يحتوي على بعض

الحشرات المجذافية الأقدام كوبيبودا *Copepoda* والدرز السهمي «ساجيتا *Sagitta*»، ولكن الجانب الأكثر منه كان طحالب دقيقة (دياتوم) من أنواع وأجناس متعددة، أبرزها نماذج عديدة من الكيراتيوم *Ceratium*، لعلها ك. تريپوس *C. tripos*. ويبدو محتملاً أن هذا التغير في طبيعة الماء يرجع إلى دخول تيار سقطري الذي يحمل كمية بلاكتون كبيرة من ساحل أفريقيا الشرقي إلى داخل الخليج. واقترب هذا التغير في طبيعة الماء ما لاحظناه من الانخفاض المطرد في درجة حرارة المياه السطحية كلما بعدنا عن رأس جواردافوي والخليج، بحيث أنه بحلول الساعة ٤ بعد الظهر كانت درجة الحرارة لا تتجاوز ٢٣,٢° بدلاً من ٢٩° م تقريباً. ويبدو محتملاً أن سبب هذا الانخفاض في درجة الحرارة هو تصاعد المياه العميقة الباردة أمام الساحل الأفريقي.

وفي الساعة ٩,١٥ مساءً من يوم ٤ أكتوبر/ تشرين الأول، كنا أمام رأس جواردافوي تقريباً وبدأنا نحس نتيجة لذلك بالتموجات التي ترفع السفينة من المياه الداخلة من بحر العرب. وكان الجو صحوً بديعاً والسما صافية، ومررنا برأس جواردافوي حوالي الساعة ١٠,٠٠ من مساء تلك الليلة، ومع حلول الصباح التالي كنا قد توغلنا في بحر العرب. وكان هدفنا الأصلي أن نبلغ بقعة أمام الساحل الأفريقي ورد إلى الأميرالية البريطانية تقرير عن وجود منطقة ضحلة عندها، فطلبت منا الأميرالية أن نحاول استقصاء المنطقة لتحديد مدى صحة ذلك التقرير. غير أن الظروف فرضت علينا تغييراً في البرنامج، لأننا كنا قد قطعنا مسافة أقل كثيراً مما توقعناه في البداية، حيث كانت سرعتنا بالتقدير العام لا تزيد عن ٤,٥ إلى ٥ عقد، بدلاً من ٧ كما كنا نأمل. يضاف إلى ذلك أن مسبار الصدى بدأ يثير المتاعب في نفس اللحظة التي بدا محتملاً فيها أننا سنحتاج إليه، إذ أخذ يصدر دقات مختلطة متتابعة بدلاً من دقة واحدة واضحة. وظل الجهاز مختلاً طوال الليل بينما استمر فاركوهارسون ولويد جونز يحاولان إصلاحه حتى الصباح الباكر دون جدوى، مما جعلنا نقرر في الساعة ٨,٠٠ صباحاً أن نغير برنامجنا؛ وبدلاً من أن نتجه إلى المنطقة الضحلة، حولنا مسارنا نحو البقعة التي اخترناها لمحطة هيدروغرافية عميقة إلى الجنوب الشرقي من جزيرة سقطري. ومن الجائز أن بطء تقدمنا آنئذٍ كان سببه أننا نسير في عكس اتجاه تيار سقطري، مارين خلال الثغرة الموجودة بين رأس جواردافوي وسقطري، حيث يمتلئ أن تبلغ سرعة هذا التيار ٥٠ ميلاً في اليوم حسبما تقرره خرائط التيارات الهولندية.

وأثناء الصباح أجرينا صيداً آخر بشبكة السرعة العالية أسفر عن محصول جيد، كان يشتمل في معظمه مرة أخرى على نماذج من الكيراتيوم، ضمت نوعين على الأقل هذه المرة، لعلهما *C. tripos* والثاني مشابه إلى حد بعيد لـ *C. fusus*، وإلى جانبها بعض تجمعات الخدر أو الشعريات *Trichodesmium erythraeum*، ونوع صغير من الكرويات *Globigerina*، وعدة أنواع من الكزيبودات وقليل من السهيمات. وكان اللون العام للماء أخضر واضحاً، كما أن التشابه بين حصييتي الصيدين يشير إلى أصل واحد، هو المجروفات من ساحل أفريقيا الشرقي.

ومن أجل تنفيذ الأعمال الهيدروجرافية في ضوء النهار ، أوقفنا السفينة في الساعة الثالثة بعد ظهر يوم ٥ أكتوبر / تشرين الأول ، رغم أننا كنا لا نزال على مسافة ٢٠ ميلاً من البقعة التي استهدفناها. ولما كان مسبار الصدى لا يزال معطلاً ، فقد اضطررنا إلى الاعتماد على الخريطة كي تعطينا مؤشراً على العمق ، حيث كان أقرب عمق على الخريطة يبلغ ١٨٠٠ قامة . وأجرينا الملاحظات والأرصاء حتى عمق ٢٠٠٠ متر ، ولما كان لا يزال أمامنا وقت حتى حلول الظلام ، فقد سبرنا القاع وحصلنا على عينة جيدة منه تتألف من طمي أبيض من عمق ٢٥٥٦ متراً . وخلال عملية سحب أنبوبة سبر ببجلو الثقيلة أثار الونش كثيراً من المتاعب ، وبدأ أن بكرة الونش تحتك بشدة مع قصبه التوجيه التي تتحكم في البكرات .

وبعد إتمام العمل واصلنا السير نحو الجنوب الشرقي كي نبليغ محطتنا التالية ، وكان تقدمنا هذه المرة أفضل مما توقعنا لأننا تعرضنا لدفع نحو الشرق من فرع التيار الأفريقي الذي يتجه شرقاً على طول الناحية الجنوبية لجزيرة سقطري . وبلغنا موضعنا المختار فجر يوم ٦ ، غير أن توفر الوقت جعلنا نواصل السير مدة أربع ساعات أخرى كي نجري المحطة في أبعد موقع ممكن إلى جنوب شرق رأس جواردافوي وجزيرة سقطري . وفي الساعة ١٠ صباحاً أوقفنا السفينة وبدأ العمل . إلا أنه على الرغم من الجهود التي بذلها مهندسوننا ، فإن أحوال الونش الهيدرولوجرافي ظلت تزداد سوءاً ، وبدلاً من أن تلف البكرة في دائرة بدا أنها تتخذ مساراً يضاوياً ! واستحال علينا الإستمرار ، فتخلينا عن العمل في هذه المحطة وتابعنا السير غرباً نحو الساحل الأفريقي كي نحاول العثور على المنطقة الضحلة التي ذكرها التقرير الذي قدم للأميرالية البريطانية . وكان مسبار الصدى قد بدأ يعمل على نحو أفضل وبدأ أن هناك أمل واضح في أن نتمكن من إنجاز مسحنا الصغير دون متاعب أخرى . وأثناء اقترابنا من الساحل الأفريقي دخلنا في حزام من الرياح القوية والبحر الهائج نوعاً ، مما أدى إلى اقترحام كمية كبيرة من الماء للسفينة مباحث عبر جانبها الأيمن ، وتسرب كثير من هذه المياه على نحو ما إلى المختبر ، حيث قضيت مع ماكان بعض الوقت في تحفيها ؛ إلا أن الأمر عاد إلى ما كان عليه بعد نحو ساعة . وقد ظلت هذه الظاهرة تتكرر حتى نهاية البعثة ؛ فكلما كانت الأمواج تفتحهم السفينة من جانبها الأيمن ، كانت المياه تجد طريقها دائماً إلى داخل المختبر ، دون أن نتمكن أبداً من اكتشاف سبب ذلك .

وحوالي الساعة ٣،٤٥ ، بلغنا جوار المنطقة الضحلة، ولكن مسبار الصدى كان قد عاود الإضراب عن العمل ، وزاد على ذلك أن الجو أصبح غائماً والرؤية ضعيفة إلى درجة عاقت الرصد الدقيق لإمكان تحديد موقعنا . عندئذ قررنا أن نجد لنا مرسى على الساحل لنقضى الليل فيه ، على أن نجري المسح المطلوب في الصباح إذا سمحت الظروف بذلك ، وأن نتخلى عن هذه المهمة ونعود إلى الخليج إن لم يكن ذلك ممكناً . وفي الساعة ٧،١٥ مساء رسونا في خليج « غبة بينا » إلى الشمال من « رأس باش كيل » ، حيث حمأنا موضعنا من الرياح الجنوبية وقضينا ليلة هادئة .

وفي الساعة ١٥، ٥ من صباح اليوم التالي ٨ أكتوبر / تشرين الأول غادرنا مرسانا. وكانت الظروف أفضل فتوجهنا إلى المنطقة المقول بضحالتها، وكان فاركوهارسون قد نجح في إعادة مسبار الصدى إلى العمل. وقضينا الجانب الأكبر من اليوم في التجول جيئة وذهاباً عبر المنطقة دون أن نثر على أي أثر لمكان ضحل، فلم يعد هناك شك في أن البقعة الضحلة المزعومة لا وجود لها. وقبل إنهاء المسح مباشرة، وبينما كان فاركوهارسون يجري سبرا بآلة لوكاس الصغيرة التي أعطته عمقاً قدره ١٣٨ قامة وكشفت عن قاع من الطين الرمادي الرخو، طفا بالقرب من السفينة عدد من هلاميات البحر (الميدوزا)، حصلنا منه بشبكة يدوية على عينات لنوعين: أحدهما ميدوزا صغيرة بنية اللون ذات زوائد طويلة بدرجة ملحوظة (*Pelagia perla*?) ومعها يرفقات صغيرة لقشريات ميجالوبيا التي كانت تسرع بالاحتواء في التجويف أسفل المظلة. أما النوع الثاني فكان أحد أنواع الأوريليا (قنديل البحر) *Aurelia*، بدا أن سمك مظلتها أكبر من سمك مظلة «أوريليا أوريتا» *Aurelia aurita* الأوروبية الشائع، ولعله نوع أوريليا مالديفيس براوني *A. maldivensis* Browne. وكان هذا النوع الأخير هو الأكثر توافراً، إذ مررنا بسرب كامل منه قبل إجراء السبر مباشرة. وكان لونه بنفسجياً زاهياً (*mauve*) رقيقاً، في حين كانت مناسله الدائرية ذات لون أغمق قليلاً.

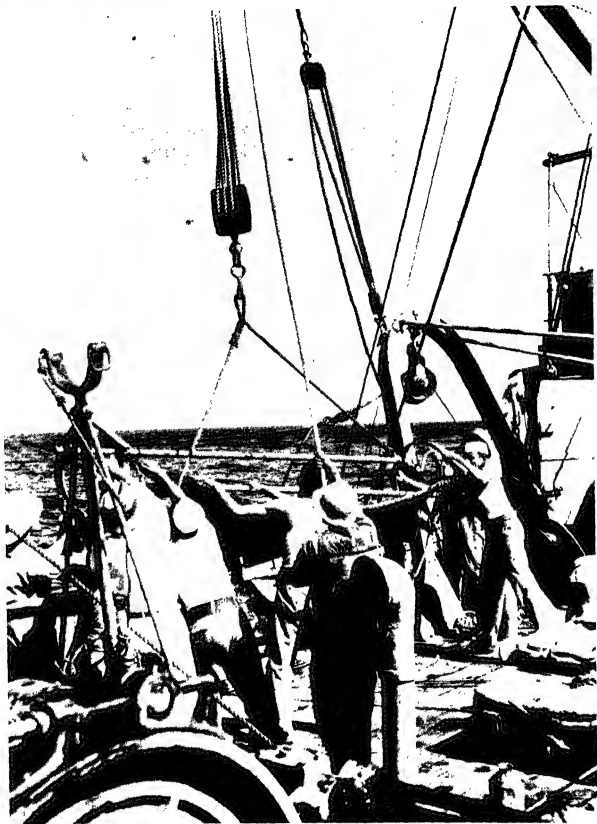
وبعد انتهاء المسح سرنا شمالاً كي نأخذ محطة في القناة الواقعة بين رأس جواردافوي وسقطري. ولما كان اليوم التالي يوافق عيد جلوس الملك فؤاد على عرش مصر فقد حاولنا أن نبعث إليه برسالة تحية واحترام من بعثة جون مري، غير أن نوايانا الطيبة لم يقدر لها النجاح، لأن الاضطرابات الكهربائية الجوية عاقت نجاح عامل اللاسلكي لدينا في توصيل رسالتنا طوال تلك الليلة واليوم التالي.

وبلغنا الموضع المناسب لمحطتنا التالية في الساعة ٦، ٠٠ من صباح يوم ٩-أكتوبر / تشرين الأول، حيث كنا آنثذ في الوسط تماماً من الممر الواقع بين رأس جواردافوي وأقرب جزيرة من مجموعة جزر سقطري، وهي جزيرة «عبد الكوري»؛ فأوقفنا السفينة وبدأ العمل بعد دقائق قليلة. وأنهبنا الملاحظات والأرصداً بعد الساعة ٨، ٣٠ صباحاً بقليل، ثم سرنا بالسفينة نحو رأس جواردافوي حتى بلغنا عمق ٥٠ قامة تقريباً، فأنزلنا الجرافة المخروطية استعداداً لإجراء تجريف. وتألقت عينة القاع التي حصلنا عليها من رمال خشنة مختلطة بأحجار صغيرة وكتل من الأطوم أو المحار اللاصق (الحلزون)، مما يشير إلى وجود كمية من الصخور فوق القاع. غير أننا رغم ذلك أجرينا سحباً تجريفياً (المحطة ٢٤) في عمق تراوح بين ٧٣ متراً و٢٢٠ متراً. وعندما استرجعنا الجرافة مرة أخرى وجدناها ممزقة - وهو أمر لا يثير الدهشة في هذه الظروف - ولكن الحصى كانت جيدة ومتنوعة، من بينها عينة رائعة من الكرينويد «Crinoid» (زنبق البحر) ذات لون زاه كانت عالقة بالشبكة. وكان الجانب الأكبر من حصى الصيد يتألف من قنافذ بحر ذات أشواك طويلة متينة، بالإضافة إلى عدد قليل من الأسماك. وكنا أثناء الجر قد

شعرنا بسحب قوي ومستمر نحو الغرب ، بدأ لنا متفقاً مع البيانات المدرجة على الخريطة ، التي ذكرت أيضاً حدوث انقطاعات في اتجاه تيار المد في هذه المنطقة ، وهو ما يرجع دون شك إلى انحراف جزء من تيار سقطري حول رأس جوارداقوي . ورأينا كذلك عينة ممتازة من سمك السيف «Swordfish» تقفز خارج الماء ، حيث يبدو أن لهذا النوع من السمك بالذات ميل إلى هذا النشاط ، إذ أنه عادة ما يقوم بعشر قفزات أو اثنتي عشرة قفزة خارج الماء قبل أن ينفخ في أعماقه تماماً .

واتجهنا بعد تمام العمل نحو الساحل ورسونا أمام قرية تتألف من عدد من أكواخ من الطين ، ترسو أمامها عدة زوارق للصيد . وفي الصباح التالي أبحرنا مبكرين متجهين إلى الشمال الغربي كي نبلغ مياهها عمقها ٤٥٠ - ٥٥٠ متراً حتى ننفذ محطة أخرى . واستناداً إلى ما سجله مسبار الصدى ، كان القاع في ذلك الموقع غير منتظم ، وبقينا فترة طويلة غير قادرين على الخروج من مياه عمقها نصف ما نسعى إليه ؛ ففي كل مرة سجل المسبار انجهاً إلى تزايد العمق وتوقعنا بلوغ العمق الذي نريده كان القاع يجيب أملنا ويعود إلى الارتفاع . وأخيراً ، حوالي الساعة ١٠,٣٠ ، بلغنا موقعاً يتفق والعمق المطلوب فأوقفنا السفينة وأنزلنا أنبوبة درايفر فسجلت عمقاً قدره ٦٣٠ متراً . غير أن الأنبوبة لم تغلق جيداً لسوء الحظ - وهو ما كان يحدث كثيراً لهذا النوع من المعدات - فتسرب منها كل ما كانت تحتويه أثناء سحبها إلى السطح . إلا أن هذه المحتويات كانت فيها يبدو نوعاً من الخليط الرمادي الرخو من الرمل والطين . عندئذ شبكنا في طرف السلك قصافة وأنزلناها إلى القاع ، ولكنها لم تنغلق لأن القاع كان رخواً إلى درجة لم يمكن معها حدوث الصدمة اللازمة لإغلاق فككي القصافة . فالتجأنا إلى تثبيت جرافة أجاسيز إلى السلك وأنزلناها ، وسحبنا الشبكة فوق القاع لمدة ساعة (المحطة ٢٥) . وعندما استرجعنا الشبكة وجدنا محتوياتها هزيلة ، لأن أحد الأطراف لم يكن قد بُتت بإحكام . وكانت الحصىلة تتألف في معظمها من ميدوزا المياه العميقة ذات اللون البني ، من جنس أتولا *Atolla* وبيريفيلا *Periphylla* . غير أن نماذج الجنس الأخير كانت أصغر كثيراً من النماذج التي حصلنا عليها من قبل يوم ٢١ سبتمبر / أيلول في موضع أقرب إلى رأس خليج عدن . وبدأ الكيميائيان عملهما ، وأثناء انشغالهما جمعنا بعض أكوام حشائش السرجاسو التي كانت طافية قرب السفينة ، فوجدناها مصحوبة بحيوانات مثيرة للإهتمام : فقد كانت بعض الكتل تحمل مستعمرات من الأطوم أو الحلزون اللاصق ذي السيقان من نوع ليباس *Lepas* ، كما كانت تخفي بين الفروع ثلاثة أنواع من الأسماك الصغيرة ، منها نوع من السمك الشوكي الزعانف ونوع صغير من سمك باليستس *Balistes* ، وعدة سرطانات دقيقة الحجم ونماذج من زهر البحر . وكان ملفتاً للنظر أن نلاحظ الطريقة التي كانت ألوان كل هذه الحيوانات المختلفة تمتزج بها مع لون الحشائش على نحو يخفي تلك الحيوانات .

وعندما أنهى الكيميائيان عملهما أنزلت شبكة أجاسيز مرة أخرى . وكان حفظنا هذه المرة

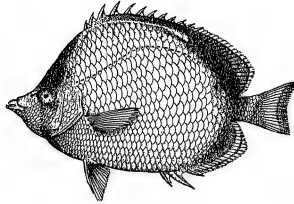


الشكل ١٤ - نقل شبكة جر أحاسيز عبر حباب السفينة + أكتوبر / تشرين الأول ١٩٣٣ (تصوير هـ . سي . جيلسون) .

سيئاً تماماً ، لأن الشبكة لم تكد تستقر في القاع عشرين دقيقة تقريباً حتى علقت بشيء ما ، وارتفع مؤشر الشد على الدينامومتر فجأة إلى أكثر من ٢,٥ طن ، ثم انقسم قايش السلك فجري السلك إلى الخارج دون عائق . عندئذ بدأنا نجذب الشبكة لاسترجاعها . وأثناء سحبنا لسلك الشبكة وجدنا فيه عدة التواءات وتعقيدات مثيرة للشك والقلق إلى حد كبير . وحين وصل آخر جزء من السلك إلى سطح السفينة تبين أن السلك قد انقسم على مسافة ٣٠ قامة فوق شبكة أجاسيز وأنا قد فقدنا الشبكة وأحد المشابك المحورية التي كانت قد صنعت خصيصاً لتتحمل قوة شد تبلغ ٥ - أطنان . وظللنا إلى وقت متأخر من مساء ذلك اليوم نصنع وصلة أنشودة في طرف السلك ونجهز شبكة أجاسيز أخرى . وحين تم ذلك أخذنا نسير بالسفينة بسرعة بطيئة أو نتركها تنجرف مع التيار حتى نكون في الصباح في مياه عمقها حوالي ١٩٠٠ متر .

وأوقفنا السفينة في الساعة ٥,٠٠ من صباح يوم ١١ ، وبدأ العمل بعد عشر دقائق في مهام المحطة ٢٦ . وتم تثبيت أنبوبة بيجلو الثقيلة للسبر إلى السلك الهيدروجرافي وأزلت ؛ فبلغت القاع على عمق ٢٣٥٦ متراً . وعندما استرجعنا الأنبوبة على سطح السفينة وجدناها قد حملت إلينا في قلبها عينة ناعمة من طين القاع ذات لون أبيض مشوب بالرمادي طولها قدمان ونصف تقريباً . ولكي نسجل درجة حرارة مياه القاع وصفاتها عدنا فانزلنا قنينة إيمان القلابة إلى عمق ٢٣٣٠ متراً . إلا أننا حين استرجعناها إلى السطح تبين أنها قد بلغت القاع بالفعل ، فاتضح من ذلك أن قاع البحر في هذا الموضع يتسم بقدر من عدم الإستواء . ثم أدلينا شبكة أجاسيز من جانب السفينة وبدأنا في إنزالها ، ولكن العملية كانت بطيئة ، لأن فقدنا لكمية من السلك في اليوم السابق أجبرنا على وضع علامات جديدة على السلك أثناء إرخائه . إلا أننا كنا قد وضعنا علامات حتى ١٤٠٠ قامة على السلك حتى الساعة ١٠,٤٥ ، وقاربنا بلوغ نهايته على البكرة . وعندئذ بدأنا عملية جر الشبكة . إلا أنه نظراً لشكنا في أن تكون الشبكة قد بلغت القاع بالفعل نظراً لما نعرفه عن عدم استوائه ، فإننا أرخينا ٢١٠ قامة أخرى بعد بضع دقائق ، ثم عدنا نبدأ جر الشبكة . وعندما استرجعناها إلى السطح وجدنا حصيلة الصيد مقبولة ، وأنفقنا بقية المساء في فرزها .

ونظراً للمتاعب التي كنا نعانيها من الونش الهيدروجرافي ، فقد جعلنا كبير مهندسينا يفحصه بدقة أثناء النهار ، فاكشف أن بكرة الونش مصابة بشرخ على كامل عرضها . وعلى ذلك فبمجرد أن انتهينا من الأعمال المتصلة بالجر ، اتجهنا نحو الساحل ورسونا لنقضي الليل في خليج صغير يقع إلى الغرب مباشرة من كتلة صخرية بارزة إلى أعلى تعرف باسم ظهر الفيل ، بسبب شبهها بذلك الحيوان عند النظر إليها من زاوية معينة . وكانت أمام مرسانا قرية صيادين صغيرة ، وعلى مسافة ميل أو ميلين إلى الشرق من صخرة ظهر الفيل ، في موضع قريب جداً من مرسانا ، كانت تقوم بلدة صغيرة بها مقر حكومي يرتفع عليه العلم الإيطالي ، وبها محطة لاسلكي . وظللنا إلى ما بعد منتصف الليل مشغولين بخلع السلك الهيدروجرافي من الونش



الشكل ١٥ - عينة تشايتودون جاردنيري *Chaetodon gardineri* ، تم الحصول عليها في المحطة ٢٧ وسميت تكريماً للأستاذ ج. ستانلي جاردنر (مأخوذة عن التقارير العلمية لبعثة جون مري ، المجلد ٧ (١) ، الشكل (٢٢) .

اليهدرواجرافي ولفه على الطنبور الصغير الخاص بونش الجر ، وهو ما استلزم تشغيل الونشين في نفس الوقت ، وأدى إلى قدر من الضوضاء تزيد عما يحدثه تفريغ سفينة شحن ، فكننا نساءل طول الوقت عما يمكن أن يظنه بنا سكان القرية وسكان البلدة ، وعما إذا كان قد ساورهم الشك في أننا ننزل إلى البر بضائع مهريّة . وصحونا في الصباح التالي مبكرين ، وما أن بدا النور كافياً للرؤية حتى أبحرنا ثانية وأجرينا عملية جر بشبكة أوتر في مياه ضحلة (المحطة ٢٧) ، حتى نحصل - إذا حالقنا الحظ - على بعض السمك الطازج ل طعامنا . وبدت طبيعة المنطقة مناسبة لذلك ، وكنا نرى أسراباً كبيرة من سمك الماكيريل معظمها من نوع *Caranx* (Horse mackerel) ، تسبح قرب السطح ، فعظم أملنا في الحصول على المؤونة . وتركنا الشبكة في الماء مدة ساعتين تقريباً ، مرورنا في آخرها فوق ثقب عميق في البحر هبط القاع فيه إلى ٨٠ قامة تقريباً ثم عاد إلى الضحالة . وعندما سحبنا الشبكة وجدنا فيها مجموعة متمتازة من وجهة نظر أخصائي البيولوجيا ، ولكنها خلت تقريباً بما يناسب الجائعين . فقد كان بها عدد من الأسماك الصغيرة ، معظمها زاهي الألوان ، واللون السائد فيها هو الوردي الناصع الذي يتحول إلى أزرق براق على الجانبين ، كما كانت هناك سمكة قرش صغيرة ذات أشرطة بنية على لون أساسي بني فاتح . وكان أبرز ما في الحصيلة هو أنواع مختلفة من أقلام البحر البراقة الألوان ، ومراوح البحر ، وعدد من أشكال أخرى لحيمّة ذات أرجل كثيرة أطرافها حمراء لامعة ، بدا أنها تنتمي إلى نفس النوع الذي حصلنا عليه من قبل في المحطة ٢٤ . وكان هناك بالإضافة إلى ذلك عديد من السرطانات وحيوانات الجمبري الصغيرة ، فضلاً عن بعض الإسفنجيات وحيوانات الحبار وقنافذ البحر والنجميات ، إلخ .

ولدى انتهاء عملية الجر تابعتها السير إلى خط عمق ١٠٠ قامة كي نحصل على عينة من

القاع بالكباش ، فأنزلناه وعاد إلينا بعينة جيدة من القاع ، كان أبرز ما فيها نموذج ممتاز لقنفذ بحر ذي أشواك رقيقة طويلة حراء .

وكنا أثناء دخولنا إلى مرسانا في الليلة السابقة قد حددنا بدقة موقع عمق الـ ٨٠٠ قامة الذي أردنا أن نقوم فيه بالجر . فبمجرد استرجاع الكباش إلى سطح السفينة اتجهنا بها إلى ذلك الموقع ، غير أننا تجاوزناه ، وعندما سبرنا العمق وجدناه ١١٣٦ قامة ، ولما كان هذا العمق متقارباً أكثر من اللازم مع عمق موقع المحطة ٢٦ ، فقد عدنا نتجه نحو الساحل ، وأخذ مسبار الصدى يسجل ارتفاعاً للقاع شديد الإنحدار بدرجة ملحوظة ، من حوالي ١١٠٠ قامة إلى ٧٥٠ قامة ، حيث كان القاع يرتفع - كما قال فاركوهارسون - « مثل جدار البيت » . وعند عمق ٧٥٠ قامة عاد القاع إلى الإستواء ، فتابعنا السير فوق هذه المنطقة المستوية مسافة قصيرة ثم أوقفنا السفينة وأنزلنا شبكة أجاسيز (المحطة ٢٩) ، ثم استأنفنا السير ببطء مدة ثلاثة أرباع الساعة ونحن نظن أننا نجرف بنجاح طول الوقت . وبدا كل شيء على خير ما يرام ، ولكننا حين بدأنا نسحب السلك لاسترجاع الشبكة وجدنا قبل نهايته بـ ٢٠٠ قامة عقدة بالغة التعقيد فيه ، فنقلنا الشد من على السلك إلى الكماشة وفصلنا العقدة ، ثم عاودنا السحب ببطء . وعندما بلغنا علامة الـ ١١٥ قامة خرج لنا خليط مهول التداخل من السلك والشباك معاً ، فقد كانت هناك خمس أو ست طبقات من السلك ملتفة حول شبكة الجر وهيكلها . وقد رفعنا الكتلة بأكملها إلى ظهر السفينة وفككتناها ولففنا السلك على الطنبور ، ولكن الشبكة بطبيعة الحال لم تصد شيئاً على الإطلاق . ولم يحدث أبداً أن رأيت مثل هذا الخليط العجيب ؛ والتفسير الذي أفترضه هو أنه بينما كنا ندي السلك لإنزال الشبكة إلى القاع ، وقعت الشبكة في تيار مياه متصاعدة قوي كان يندفع محاذياً لمنحدر القاع الشديد الميل على مسافة قليلة في اتجاه عرض البحر من الموقع الذي كنا نحاول الجر عنده ، فأخذ ذلك التيار يلف شبكة أجاسيز الخفيفة في دورات متلاحقة وكأنها طائرة ورقية في مهب ريح قوية . وأياً كان السبب ، فقد كانت النتيجة فشلاً كاملاً لعملية الجر ، وإن لم يحدث لحسن الحظ أي تلف للشبكة أو للسلك .

وأثناء ليلة ١٢ أكتوبر / تشرين الأول واصلنا السير ببطء نحو موقع المحطة التالية التي تمثل استمراراً لخط أرصادنا وملاحظاتنا عبر فم خليج عدن . وبلغنا الموقع في الساعة ٥،٣٠ صباحاً وبدأنا العمل (المحطة ٣٠) . وقرب نهاية عملنا رأينا حوتين كبيرين من حيتان العنبر على بعد ميل تقريباً من جانب السفينة الأيمن . وبمجرد أن أكملنا عملنا سرنا نحوهما ببطء حتى اقتربنا منهما جداً . ومن عادة هذا النوع من الحيتان بالذات أن يميل على جنبه أثناء السباحة ويخرج إحدى زعانفه فوق الماء . وكان من المثير للاهتمام أن نلاحظ كيف أن حوتين مثل هذين - عندما يسبحان الواحد خلف الآخر ثم يصعدان لنفخ الماء كاشفين عن قمتي رأسيهما وزعنفتيهما في نفس الوقت - يمكن بسهولة أن ينخدع فيها بصر الرائي فيحسبها ثعبان البحر الهائل الذي تروي عنه الحكايات .

وبعد التقاط صور فوتوغرافية لهذين الحوتين ، تابعنا السير بالسفينة إلى موقع محطتنا التالية (المحطة ٣١) حيث نفذنا سلسلة من الملاحظات الهيدروجرافية ، ثم اتجهنا شمالاً نحو ساحل شبه جزيرة العرب ، سائرين في خط متعرج أثناء الليل كي نعبّر منطقة كانت بيانات السير المتوافرة تشير إلى وجود نتوء قاعي فيها يخرج من الساحل في اتجاه الجنوب^(١) . وقد تبين بالفعل وجود نتوء كبير في تلك المنطقة ، لأن بيانات مسبار الصدى أظهرت أن القاع يهبط فجأة على الجانب الشرقي من النتوء ، فيزداد العمق خلال عشر دقائق أو في مسافة ميل واحد أو أقل من ٨٠٠ قامة إلى ١٦٠٠ قامة ، وهو انحدار تقدر زاويته بـ ٤٥ درجة تقريباً .

وفي الصباح التالي كنا على مدى الرؤية من الساحل العربي في مياه عمقها حوالي ٦٠٠ قامة ، ولم تكن هناك سوى ريح خفيفة تهب من الشرق وأمواج ضعيفة ، غير أننا ما أن بدأنا العمل حتى وجدنا أننا إما أن نكون قد وقعنا ثانية في قبضة تيار سقراطي الذي يدفعنا نحو الشمال الغربي ، أو أننا في مسار تيار الساحل العربي المتجه إلى الخليج . ونتج عن ذلك أن أصبح من الصعب جداً - إن لم يكن من المتعذر - المحافظة على امتداد الأسلاك في وضع رأسي . وقد أنهينا عملنا في هذه المحطة (المحطة ٣٢) في الساعات الأولى، من بعد الظهر، وأبحرنا طوال تلك الليلة نحو الغرب صاعدين في الخليج . وفي باكورة الصباح التالي بحثنا عن موقع مناسب للجر بالشباك في عمق ٧٠٠ - ٨٠٠ قامة ، ولكننا لم نبلغ ما يقارب بغيتنا إلا حوالي الساعة ١٠،٣٠ صباحاً . ولم نكد نظن أننا قد عثرنا على بقعة مناسبة حتى أشار مسبار الصدى فجأة إلى ارتفاع سريع في القاع ، بزاوية انحدار تبلغ ٢ في ٥ ، فواصلنا السير فترة أخرى لنجد أننا كنا فوق نتوء أو هضبة ، لأن العمق عاد إلى الزيادة . وفي حوالي الساعة ١١،٣٠ استقر العمق عند ٧٠٠ قامة تقريباً ، فأوقفنا السفينة وأنزلنا أنبوبة بيجلو الثقيلة ، مع تثبيت قنينة إيكمان فوقها بحوالي ٢٠ متراً . وتبين أن القاع يتألف من الطين الأخضر المعتاد ، فأنزلنا بعد ذلك شبكة أجاسيز (المحطة ٣٣) وجرناها مدة ساعة وثلاثة أرباع الساعة . وكانت حصيلة الصيد صغيرة رغم أنها كانت مثيرة للاهتمام . وبمجرد استعادة الشبكة إلى سطح السفينة تابعنا السير في اتجاه الغرب على أمل الحصول على صيد أفضل قبل أن ندخل ميناء عدن . وعلى أساس خبرتنا وخبرة السفينة « انفسجياتور » التي نفذت قطاعاً من المحطات على طول هذا الساحل في عام ١٩٠٧ تقريباً ، كان المعروف أن الحياة البحرية تزداد ثراءً كلما اقتربنا من رأس الخليج .

(١) هذا النتوء أو البروز والغور المقترن به قد أصبح يعرف الآن باسم « نتوء الولا - فارناك » . وقد كان هو الأكثر تطرفاً نحو الشرق من بين سلسلة من الظواهر الطبوغرافية المشابهة الممتدة من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي والتي استقصتها ورسمت خريطتها السفينة مباحث في خليج عدن . ومن المستقر الآن أن هذه الظواهر فوائق تحولية بين الصفيحتين الأفريقية والعربية (انظر الفصل الخامس ، ص ١٤٩) ، وانظر أيضاً المرجع : R. W. Girdler, *Deep-Sea Research*, Vol. 31 (6-8A), 1984, pp. 747-62.

وكان اليوم التالي، ١٦ أكتوبر / تشرين الأول، جديراً بأن يُعتبر يوماً مباركاً في تاريخ البعثة. ففي الصباح الباكر كنا في مياه عمقها ٥٥٠ قامة تقريباً، وكان الجو بديعاً تهب فيه نسائم خفيفة والبحر يكاد أن يكون أملس كالزجاج. وكشفت عينة القاع عن نفس الطين الأخضر، وأنزّلنا شبكة أجاسيز حوالي الساعة ٩,٠٠ صباحاً (المحطة ٣٤). وبدأ أثناء جر الشبكة أن العمق يميل إلى الإزدياد، فغيّرنا اتجاهنا كي نظل في مياه من نفس العمق أو نصل إذا أمكن إلى مياه أقل عمقا بقليل. وأثناء رفع الشبكة علق السلك في باب فتحة النزح الأمامية فاضطررنا إلى وقف سحب الشبكة حتى يتم تخليصه. وأدى ذلك إلى بقاء فم الشبكة تحت السطح بقليل، ونظراً لأنها غير مزودة بصمام سد فقد بدأ عدد كبير من الأسماك على الفور في الفرار في الطفو إلى أعلى خارجاً منها. عندئذ أمرنا على الفور بذهاب قارب السفينة إلى الشبكة؛ ونفذ الرجال الأمر بسرعة ملحوظة حين رأوا ما حدث، إذ ذهبوا بالقارب بسرعة واستردوا الأسماك الطافية بشبكة يدوية. وعندما عادت الشبكة في النهاية إلى سطح السفينة تبين أننا قد وفقنا إلى صيد ثمين. فقد كان فيها عدد كبير من الأسماك الكبيرة من الأنواع المألوفة في المياه العميقة، وعديد من الجمبري، والسرطانات، والحیوانات الأخرى. وقد سارعنا قدر ما استطعنا بنقل هذه الأسماك إلى الكحول استعداداً لإجراء عملية صيد أخرى بالجر بعد فترة قصيرة في نفس اليوم.

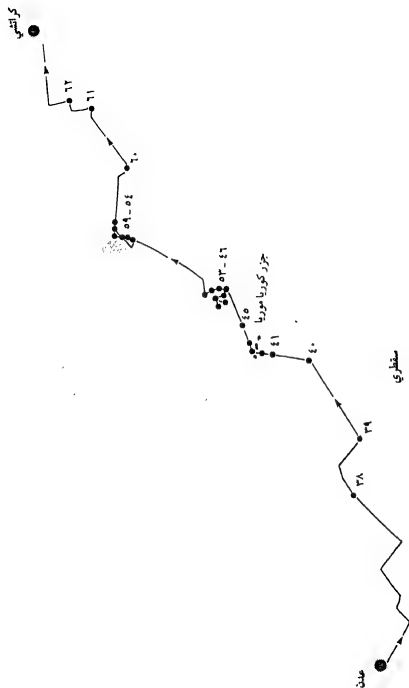
وتابعنا السير نحو الداخل في اتجاه اليابسة كي نبلغ مياهها أقل عمقاً. وكنت أريد إجراء صيد بالجر في عمق ٢٥٠ - ٣٠٠ قامة تقريباً، ولكن خطأ الضابط النوتيحي جعلنا نواصل السير حتى بلغنا عمق ١٥٠ قامة فقط. ولما كان ذلك العمق يقل كثيراً عن المطلوب فقد عدنا أدرجنا متجهين بعيداً عن الساحل حتى بلغنا المياه ذات العمق المطلوب وبدأنا بإنزال أنبوبة سبر ييجلو الثقيلة (المحطة ٣٥) للحصول على عينة من القاع، ثم أجرى الكيميائيان سلسلة من الملاحظات على درجة حرارة الماء وجمعوا عينات منه من مختلف الأعماق المقررة. وقد انتهى ذلك كله حوالي الساعة الخامسة إلا عشر دقائق مساءً، فأنزلنا شبكة (جرافة) أوتر. ولما كانت خبرتنا بهذه الشبكة محدودة، فقد استغرقنا وقتاً أطول من اللازم في إنزالها إلى القاع. وبعد أن تم إنزال قدر كاف من السلك سرنا بالسفينة أماما ببطء ساحبين الشبكة مدة ثلاثة أرباع الساعة، وهي أقصى فترة كانت متاحة لنا إذا كنا نريد استعادة الشبكة قبل حلول الظلام. وقد استرجعنا الشبكة سالمة بالفعل بعد الساعة ٧ مساءً بقليل فعادت لنا بصيد آخر ثمين، به عدد كبير من مختلف أنواع الأسماك، وعديد من حيوانات الجمبري وعدة سرطانات عكبية رائعة، فضلاً عن قنأذ البحر وعدد كبير من ميدوزا الأعماق ذات اللون الأحمر - البني المعتاد. ولا بد أن هذه الحيوانات الأخيرة قد صيدت أثناء صعود الشبكة؛ وبدأ أنها تنتمي إلى نفس النوع الذي حصلنا عليه من قبل ولكن في أعماق أكبر كثيراً. وقد يمكن تفسير ذلك بهجرة هذه الحيوانات إلى أعلى، إذ أن من المعروف أن كثيراً من الحيوانات تهاجر نحو سطح البحر في الليل وتعود إلى الغوص أثناء النهار عندما يمتشق ضوء الشمس المياه. وهذه الهجرة الصاعدة من

خليج عدن ١٢٣

الأعماق التي تبلغ ٤٠٠ متر تقريباً قد تبدأ في وقت مبكر من بعد الظهر ، لأن تأثير أشعة الشمس لا بد وأن يبدأ في التناقص عند هذا العمق في ساعة مبكرة جداً .

وظل الجورائعاً طوال اليوم . وكما هو معتاد في مثل هذه الأيام ، شهد سطح البحر قدراً كبيراً من أنواع الأحياء ، في حين كانت كتل حشائش السرجاسو تطفو مارة بنا . وقد تمكنت رؤية سمكة طولها ٩ بوصات تقريباً مختبئة تحت قبضة من الحشائش ، ولكنني لم أر منها ما يكفي لأستطيع تحديد نوعها . وبينما كنا نقوم بعملية صيد الجر الثانية في المساء ، سبح نحونا سرب كبير من أسماك الماكيريل التي كان الكثير منها يتواطئ خارج الماء ، وأعقبها على مسافة قريبة سرب من الدرافيل ، لعل أنوفها لم تكن ملتصقة تماماً بذبول الماكيريل ، ولكنها كانت على الأرجح تجد فيها غذاء طيباً .

وفي اليوم التالي، ١٧ أكتوبر / تشرين الأول، بلغنا عدن حيث وجدنا عدداً من الطرود تنتظر وصولنا . وكان أهم ما في تلك الطرود عجلة قياس جديدة صنعتها خصيصاً شركة اخوان منروفي لندن كي تحل محل تلك التي فقدناها في البحر الأحمر ، و١٠٠٠ قامة من سلك الجر من سفينة صاحب الجلالة الامبراطورية « انفستيجاتور » أرسلها من بومباي الضابط المسؤول عن إدارة المسح البحري في الهند كي نستعير بها عن كمية السلك التي انفصمت وضاعت . وكان هذان مجرد نموذجين اثنين لما لقيناه من مساعدة وعون كبيرين في كل مكان طوال بعثتنا ، الأمر الذي كان له أبعد الأثر في نجاح عملنا . وبهذا أصبحنا مرة أخرى في وضع يتيح لنا إجراء بحوث في المياه العميقة .



الشكل ١٦ - خريطة خط سير الجولة ٣ : عدن - كراتشي ، مبيناً عليها أرقام المحطات .
من ٢٢ أكتوبر/ تشرين الأول إلى ٩ نوفمبر/ تشرين الثاني ١٩٣٣ .

الفصل الرابع

من عدن إلى كراتشي

من ٢٢ أكتوبر / تشرين الأول إلى ٩ نوفمبر / تشرين الثاني ١٩٣٣

غادرنا عدن يوم ٢٢ أكتوبر / تشرين الأول بعد الظهر بقليل ، وهبطنا الخليج متجهين نحو المحطة الأولى لنا والتي كان مقرراً أن يكتمل بها قطاع المحطات عبر مدخل الخليج^(١) . وكان مسبار الصدى يعمل بصورة جيدة ، فمضينا في مسار متعرج كي نكرر عبورنا للخط الذي توقعنا أن نجد تحته نتوءاً قاعياً واحداً أو أكثر عبر الخليج . وأثناء وجودنا في عدن كانت شركة P and O company قد تكومت وكلفت ورشتها بمهمة إصلاح بكرة الونش الهيدرولوجرافي ؛ وبدأ أنهم قد أنجزوا المهمة على خير وجه فشغلنا أنفسنا في أول يوم لنا خارج الميناء بنقل ما يقرب من ٥٠٠٠ متر من على البكرة الصغيرة الخاصة بونش الجر معيدين إياها إلى الونش الهيدرولوجرافي . ونشط النسيم في الليل إلى درجة كبيرة وكان يهب من شرق الشمال الشرقي ، بينما كانت هناك في الوقت نفسه تموجات Swell في المياه تدخل الخليج من الشرق . وترتب على ذلك نشأة تيارات مائية مختلطة مع أمواج ؛ ومع أن مباحث كانت غاطسة إلى قدر كبير في الماء بعد أن ملأناها بزاد كامل من الفحم والماء ، إلا أنها كانت تتأرجح تأرجحاً ملحوظاً ، فاقتحمتها كمية لا بأس بها من المياه في السطح الأوسط والجزء الأمامي من السطح الرئيسي . وكما هي العادة ، وجد بعض هذا الماء طريقه إلى المختبر .

وحوالي منتصف نهار ٢٣ أكتوبر / تشرين الأول عبرنا فوق نتوء قاعي ملحوظ ، حيث ارتفع القاع فجأة من عمق حوالي ١١٠٠ قامة إلى عمق ٣٠٠ قامة أو أقل ، فقصينا الساعات القليلة التالية نسير جيئةً وذهاباً عبر النتوء الذي يبلغ عرضه أربعة أميال تقريباً . وحوالي الساعة ٧ مساءً توقفنا ، وحاولنا الحصول على عينة من القاع باستخدام القصافة . ولم يكن لدينا أي مؤشر يدل على أن القصافة قد ارتطمت فعلاً بالقاع ، فأرخينا قدراً زائداً من السلك . وعندما استرجعناه مرة أخرى وجدنا فيه عقدة شديدة الاختلاط على مسافة ٣٠ قامة فوق القصافة . ونظراً لخفة وزن

(١) بعد أن انقضت الرحلة الأولى لمباحث بطولها دون أن يتوفر لطاقمها لحم طازج ، تسجل يوميات ماكينزي أنهم غادروا عدن هذه المرة « ومعهم ما لا يقل عن عشرين رأساً من الضأن ، حبة ومتزاحة في الفراغ الضيق المتاح في أعلى مقدمة السفينة . . . » .

القصافة فقد رفعناها مقدار بضع قامات باليد وثبتنا السلك وحللنا العقدة وقومنا الاعوجاج ، ثم أعدنا لف السلك على البكرة دون أن يلحقه تلف . غير أن القصافة لسوء الحظ لم تنطبق حين بلغت القاع ، فلم نحصل على أية عينة منه ، فاستأنفنا سيرنا نحو المحطة التالية . ومن آثار هذا الارتفاع المفاجئ للقاع حدوث تيار ملحوظ من المياه المتصاعدة . وكانت توجد على كلا جانبي التواء تيارات مدية متداخلة ومتكسرة ، فأخذنا سلسلة من العينات السطحية على مسافات قصيرة عبر التواء القاعي كي نحاول اكتشاف التغيرات المترتبة على ذلك ، ولكن الاختلاف الوحيد الذي أمكننا تبيّنه هو انخفاض بسيط في درجة حرارة المياه السطحية من ٢٨,٢°م إلى ٢٨,٠°م .

وبلغنا موقع المحطة ٣٨ في ساعة مبكرة من صباح يوم ٢٤ أكتوبر / تشرين الأول . وكانت الرياح والأمواج معتدلة ، على الرغم من استمرار اضطراب البحر بعض الشيء ، مع بعض قمم الزبد والتموجات الثقيلة من الشمال الشرقي . وبدأ أننا قد خرجنا من منطقة حشائش السرجاسو ، ولكن المياه كانت حافلة بالبلانكتون ؛ وكان اللون العام هو الأزرق المخضر . وطفّت بالقرب من السفينة بعض نماذج من حيوان البوربيتا *Porpita* وهو حيوان يعيش في تجمعات له قرص أوسط مفلطح أديمي اللون تحيط به حلقة من الزوائد ذات اللون الأزرق الداكن .

وبدأ العمل دون متاعب ، إلا أن جيلسون - الذي انتهى بعد فترة وجيزة من إجراء سلسلة ملاحظاته ببقينة نانس - بيترسن قرر أن يشغل وقته بفك بعض اللفات فوقية من السلك الملفوف على البكرة الصغيرة للونش الهيدروجرافي . ولكي يفعل ذلك ، قام بتوصيل ثقل إلى طرف السلك وأدلى قرابة ١٢٠ متراً منه من جانب السفينة . وكنا لسوء الحظ ننجرف باطراد نحو الجانب الأيمن ، الذي أدلى منه جيلسون السلك ، فأدى ذلك إلى تشابك هذا السلك مع السلك المدلى من جانب السفينة الأيسر والذي كانت قد ثبتت عليه قنينات إيكمان القلابية ، بحيث أنه عندما بدأ طومسون في سحب مجموعة قنناته خرج إليه السلكان معاً ! وتطلب الأمر فصل السلكين وإعادة تمرير سلك الجانب الأيمن تحت السفينة قبل استرجاع قنينات إيكمان ، وهو ما تم بنجاح دون حدوث تلف لأي من السلكين ، إلا أن هذه الواقعة كانت مثلاً جيداً لنا على السهولة التي يمكن أن يتشابك بها سلكان مدليان على الجانبين المتقابلين إذا كانت السفينة تنجرف دون توجيه .

وعندما انتهى العمل سرنا نحو الشرق داخل بحر العرب نحو محطتنا التالية ، فبلغناها في الساعة ٦,٣٠ من صباح يوم ٢٥ أكتوبر / تشرين الأول . وكان اليوم صحوً مشرقاً والرياح خفيفة ، مما جعل البحر هادئاً لا تشوبه سوى بعض قمم الزبد الصغيرة الباقية ، وإن كان هناك ثوج ملموس آت من الجنوب ، لعله كان من بقايا هبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية . وبينما كان الكيمياءيان مستغرقان في ملاحظاتها وأرصادهما وفي جمع عينات المياه في المحطة ٣٩ ،

وماكان يتولى تشغيل النوش لهما ، كنت أنا والدكتور فوزي مشغولين بجمع بعض حيوانات السطح الهائمة في متناول الشبكة اليدوية . وكان هناك عدد من البورييتا مرة أخرى ، فجمعنا بعضها وحفظناه . غير أنه تبين أن من الصعب جداً الحصول على عينة في حالة جيدة ، لأن الحيوان بمجرد أن يشعر بأي اضطراب يسارع إلى إسقاط كل زوائده الزرقاء البديعة فلا يبقى منه سوى القرص البني الأوسط . وكان من بين الحيوانات الطافية عديد من البيرو *Beroe* الكبير الذي يبلغ طوله ٦ بوصات على الأقل ، ولكننا فشلنا تماماً في كل المحاولات التي بذلناها لاصطياد بعض هذه الحيوانات وحفظها ، لأن الحيوان كان يذوب على الفور متحولاً إلى كتلة من الهلام والسائل اللزج ، ولا يبقى منه سوى الحلقات الأكثر صلابة للوحاته الهدبية . إلا أننا تمكنا من الحصول على عينات جيدة بالفعل من بعض الأنواع ، اشتملت على نوع من الشعاعيات البحرية لم يسبق لي أن رأيته أبداً . وفي لحظة ما ، استبد بطومسون إغراء شديد لأن يقفز من السفينة كي يحاول الحصول على عينة جميلة رآها تطفو على مسافة قليلة من أقصى مدى للشبكة اليدوية . ومن حسن الحظ أنه لم يستسلم لهذا الإغراء ، إذ أننا حين انتقلنا بعد لحظات قليلة إلى جانب السفينة الآخر رأينا سمكة قرش محتزمة طوها ٧ أقدام تقريباً تسبح على بعد أمتار قليلة منا^(١).

وواصلنا سيرنا طوال الصباح التالي نحو الشرق كي نبلغ الموقع الذي قررنا أن نجعل منه أول محطة في قطاع محطات يتجه إلى الداخل نحو الساحل العربي . وكان البحر يبالغ الهدوء طوال اليوم ، وحافلاً بالأحياء في مستويات المياه السطحية . وكانت الأسماك الطائرة الصغيرة تندفع خارجة من الماء بأعداد كبيرة . وفي لحظة ظهورها خارج الماء كانت زعانفها الصدرية تبدو للرائي دائماً تقريباً وهي تتذبذب بسرعة في حركة تشبه إلى حد كبير حركة جناحي اليعسوب أثناء طيرانه ، إلا أنها بمجرد أن تأخذ طريقها في الهواء تتوقف تلك الحركة . ولم أتمكن من اكتشاف أي أثر للحظ المزدوج لدوائر الارتعاش التي تحدثها أطراف الزعانف الصدرية عندما تلمس الماء على فترات متقطعة ، وهو الخط الذي وصفه أجاسيز ورأيت به بنفسه في حالة الأنواع الأكبر حجماً في بحر الهند . غير أن الأثر الذي كانت تتركه الحركة الترددية السريعة للزعنفة الذيلية أثناء عودة السمكة إلى استجماع قوة دفع جديدة بعد انسيابها في الماء لبضعة أمتار كان مرئياً بوضوح . وحوالي الظهر بلغ نكاثر الأحياء التي كنا نراها حداً جعلني أقضي بعض الوقت

(١) في هذه المرحلة ، نجد أن ماكينزي من موقعه المحايد بعض الشيء يعلق بقدر خفيف من السخرية على ما يبدو له غريباً أو مهوساً من تصرفات العلماء ، وإن كان يشعر بقدر أكبر من الرضا عن حالة بحارته :

« لقد جمع طومسون ومعاونوه كثيراً من نماذج أحياء قاع البحر ، وأصبح المعمل ميداناً لنشاط يومي مكثف ، بينما ينفق ماكان أياماً بطوها في رتق شبك القاع ، أو مشتركاً مع الكولونيل في إدلاء نصف جسميهما من فوق سور السفينة وهما يحاولان صيد البلاتكتون بشباك صيد القوارض » .

« وقد بدأ جميع أفراد الطاقم يستقرون في مراكزهم ومهامهم ، وأخذت السفينة تكتسب مظهرها اللائق والمناسب ، فلم تعد تبدو وكأنها تدار بأيدي مجموعة من المزارعين ، أو بالأصح الجنود ، وهي الصفة الحقيقية لبحارتي » .

في محاولة لإجراء تعداد لبعض ما أمكن التعرف عليه من الأنواع الأكبر حجماً ؛ فحاولت أن أحصي عدد البورييتا في حزام يبعد عن جانب السفينة ٣٠ قدماً تقريباً ، فأظهرت الأعداد حداً واسعاً . وفي فترات متتالية تتراوح كل منها لأربع دقائق مررنا على التوالي بـ : ١٩٣ و ٢٣ و ٥٧ و ٣٤ و ١٤ و ٢ من البورييتا ، ثم اختفت تماماً بعد ذلك ، ولو لبعض الوقت على الأقل .

وعندما أوقفت السفينة لإجراء الأعمال الهيدروجرافية في المحطة ٤٠ ، حصلنا مرة أخرى على مجموعة من العينات الجيدة بواسطة الشبكة اليدوية . وكان من بينها عدة نماذج من حيوانات الكتينوفور «Ctenophore» ذات الشكل البرميبي واللون الوردي ، وعدة أنواع أخرى من بينها عينات بولينيا *Bolinia* ، غير أننا فشلنا مرة أخرى في حفظ أي منها ، لأنها كانت تتحلل على الفور عندما توضع في محلول الفورمالين أو في أي وسيط حافظ آخر .

وفي صباح يوم ٢٧ أكتوبر / تشرين الأول أوقفنا السفينة حوالي الساعة ٥,٣٠ صباحاً وبدأ العمل بعد ذلك بنصف ساعة تقريباً . وسار كل شيء على ما يرام في البداية ، غير أنه بعد قليل - عندما كنا نأخذ عينات في المياه الأكثر عمقاً ، أدى انحراف السفينة إلى تغيير اتجاه السلك عن الاتجاه الرأسي ، فاستوجب ذلك تغييراً بسيطاً في وضع الإطار الحامل لعجلة القياس « البكرة » التي كان السلك يجري من فوقها . ونظراً لأن هذه العجلة كانت قد انحرقت عن الوضع المعتدل بفعل ثقل وزن مسجل الأعماق وعدة قنينات مياه من نوع قنينة ايكمان بالإضافة إلى وزن السلك نفسه ، فإنه بمجرد إطلاق حبل التثبيت الموجود على الجانب والذي كانت البتافورة تشد عليه ، استدارت البتافورة إلى الداخل بعنف ، مما جعل قنينة المياه التي كانت قد ثبتت لتوها إلى الحبل تنقلب فتطلق المرسال ، الذي اندفع بدوره منزلقاً على السلك فأطلق كل قنينات المياه التي كانت قد انزلت بالفعل ولكنها لم تبلغ العمق الذي كنا نستهدفه . عندئذ اضطررنا إلى تحويل البتافورة إلى الخارج مرة أخرى قبل أن نستطيع مواصلة عملنا ؛ ولم يكن ذلك عملاً سهلاً بسبب شد السلك ، ولكنه تم أخيراً ، وواجهتنا بعد ذلك مشكلة إرجاع السلك إلى عجلة طارة التجميع ، لأنه كان قد انزلق عندما تطوحت البتافورة . واقتضى منا ذلك رفع الشد عن السلك ، وهو أمر صعب نظراً لقلة سُمْك السلك . غير أننا ثبتنا أداة توقيف على السلك وحملنا الشد على سداة في أسفله ، فتمكنا بذلك من رفع الشد عن السلك الموجود إلى أعلى بأن أرخينا مزيداً منه ، ثم أعدنا السلك إلى وضعه الصحيح . وترتب على ذلك كله تأخير ساعة كاملة تقريباً ، فلم ننجز عملنا في المحطة إلا في حوالي الساعة ١٠,٤٥ ، ثم تابعا السير في اتجاه اليابسة . وكانت أمانا مجموعة جزر خوريرا موريا «Kuria Muria» ، وساحل شبه الجزيرة العربية يلوح وراءها من بعيد . وأشارت لنا الخريطة إلى عمق ٨٠٠ قامة وقاع طيني ، فبدأ ذلك موقعاً مناسباً جداً لإجراء عملية جر على القاع ، ولذلك اتجهنا نحوه . وظل القاع لفترة طويلة ثابتاً تقريباً عند عمق ١٤٠٠ قامة أو نحو ذلك ، ثم بدأ العمق يقل فجأة . وبمجرد أن بلغنا عمق ٨٠٠ قامة حسبما بيّنه مسبار الصدى ، أوقفنا السفينة وأجرينا

سيراً بأنبوبية ييجلو الثقيلة ، فبلغت القاع عند عمق ١٤١٦ متراً . غير أننا حين استرجعناها وجدنا طرف الأنبوبية السفلى مشياً وليس فيها أي أثر لأية عينة قاعية . وبدأ أن هذا يشير بوضوح إلى قاع صخري . والحق أن ارتفاعاً سريعاً كالذي مررنا به قبل برهة يجعل هذا الأمر أكثر من جائز . لذلك فإنه بدلاً من شبكة جر أجاسيز التي كنت أعتمد استخدامها، أنزلنا إحدى الجرافات المثلثة القوية . وخلال الفترة القصيرة التي استغرقها استبدال الجرافة بالشبكة ، وجدنا أننا قد بلغنا عمقاً قدره ٥٠٠ قامة تقريباً . ومجرد إرخاء كمية كافية من السلك ، أوصلنا الدينامومتر وبدأنا السير أماماً ببطء (المحطة ٤٢) . وسار كل شيء في البداية على ما يرام ، وكان واضحاً أن الجرافة فوق القاع وأنها تتحرك فوقه في وثبات متتابة ، لأن مؤشر الشد على الدينامومتر كان يتأرجح بسرعة بين ٧٥٠ كجم و١,٥ طن . وكنا قد قضينا في التجريف أكثر قليلاً من نصف ساعة عندما ارتفع الشد فجأة إلى أكثر من ٢ طن وانفصم قايش السلك على الزردية بصوت عال ، فأطلقنا السلك بحرية وتقهقرنا بالسفينة لتخفيف جهد الشد ، ثم بدأنا السحب ، فوجدنا في البداية شداً قوياً على السلك ، ولكنه خف فجأة عندما كان باقياً من السلك حوالي ٥٥٠ قامة ، ثم أصبح السحب بعد ذلك ميسوراً . وعندما استرجعنا الجرافة وجدنا أنشطوة السلك على إحدى زوايا الهيكل قد اختفت بدورها ، فرفعنا الشبكة إلى المنصة ثم وجهناها إلى السطح ، حيث وجدنا فيها ثقباً كبيراً في أحد الجوانب عند منتصف طولها تقريباً ، ولكن جزأها الأسفل تحب هذا الثقب كان مليئاً بكمية بتراوح وزنها بين نصف طن من كتل الجرانيت المسنة من جميع الأحجام ، بدءاً ببوصة أو اثنتين إلى قدم مربع . وبدا محتملاً أن خفة الشد المفاجئة أثناء سحب الشبكة كان مرجعها إلى تمزق الشبكة وسقوط كل الصخور التي كانت تملؤها فوق الثقب . ولم تضم الحصىلة سوى بعض أحياء قليلة ، تألف معظمها من الإسفنجيات ، بالإضافة إلى قليل من المرجان الميت من نوع *Lophelia* لوفيليا . وعلى أساس هذه النتائج ، انتهينا إلى أننا قمنا بالتجريف على سفح منحدر حجري «Scree» ، يمثل استمراراً تحت الماء للمنحدرات الجرانيتية لإحدى الجزر .

وبينما كان يجري العمل عند المحطتين ٤١ و٤٢ ، تم جمع مجموعة من أحياء السطح باستخدام الشباك اليدوية . وكان ثراء البلانكتون مثيراً للدهشة ، كما كان مما يبعث على التسلية رؤية مدى تهمس كل أفراد طاقم السفينة على اختلافهم لاقتناص العينات ، سواء في ذلك الضباط أو البحارة . وكان الأجدر أن تكون لدينا عدة شبك يدوية بدلاً من اثنتين فقط ، لأن المنافسة كانت بالغة الحدة . وحصلنا على عدد من حيوانات الكتينوفور «Ctenophores» ، والساليا «Salps» (الأنبوبيات) ، وبضع قبضات من حشائش السرجاسو التي كانت تختفي فيها عدة أسماك صغيرة من نوع من السمك الأقرب *Antennarius* ، وسمكة بالون صغيرة *Diodon hystrix* طولها حوالي ٣ بوصات وتكشف بوضوح عن نظام للتلوين الواقعي بالإضافة إلى ما تتمتع به من حماية أشواكها الطويلة المدببة . وبينما كنا نعمل في المحطة ٤٢ ، طفا بالقرب من السفينة عدد من السلاسل الطويلة من الأنبوبيات (الساليا) ، بعضها لا يقل طوله عن ثلاثة

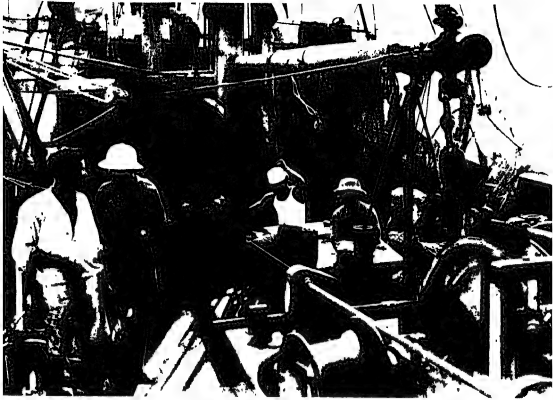
أقدام ، فاقنتصنا عدداً قليلاً منها . وفي إحدى المرات شوهدت سمكة طولها ٥ - ٦ بوصات وهي تسبح بهدوء جيئةً وذهاباً فوق خيط طويل من الأنوبيات . واستناداً إلى لون تلك السمكة ومظهرها ، فإنها كانت إحدى نماذج ديودون هستر كس *Diodon hystrix* ، ولكننا لم نتمكن من اقتنصها ، ولذا فإن هذه النقطة لا يمكن تأكيدها . وفي أواخر فترة ما بعد الظهر شوهدت عدة أسراب من الأسماك الصغيرة ، وأثناء اقترابنا من اليابسة لحقنا بسرعة سرب من أسماك كوريفاينا *Coryphaena* الجميلة ، وهي درافيل البحارة ، وقد بدت رائعة بألوانها الرمادي والأزرق الفاتح والذهبي ، في حين كانت على مسافة أبعد قليلاً منها بعض أسماك ماكيريل الشيم *Caranx* الكبيرة ، ثم سرب من الدرافيل الحقيقية وسمكة قرش كبيرة .

وحوالي الساعة ٥,٣٠ من مساء ذلك اليوم رسونا في خليج صغير على الجانب الجنوبي الغربي من جزيرة سودة ، وهي إحدى الجزر الأصغر حجماً في مجموعة جزر خوريا موريا . وسرعان ما أنزلنا القارب البخاري إلى الماء وذهبت فيه مجموعة إلى الشاطئ ، فوجدت الجزيرة جرداء تماماً وجوانبها تتألف من منحدرات حجرية «Scree» منتظمة الانحدار ، مثل ذلك الذي كنا نجرف فوقه قبل ساعات قلائل . وكان يبدو أن هناك قدراً غزيراً من حشائش البحر ، أغزر بكثير من المألوف في المياه المدارية ، كما كانت على الشاطئ علامة واضحة تدل على ارتفاع الماء الأقصى حيث طرحت المياه الحشائش . أما الشاطئ نفسه ، فكان يتألف في معظمه من المرجان الميت الذي قذفته الأمواج خارج المياه ، فكان ذلك على كل حال دليلاً واضحاً على أن هناك بعض المرجان ينمو بالقرب من ذلك الموقع .

وفي اليوم التالي قسّمنا أنفسنا ، فذهبت أنا وماكان في القارب البخاري لنرى ما إذا كنا نستطيع الحصول على أي دليل يثبت أو ينفي وجود سلاسل مرجانية ، في حين بقي طومسون والكيميائيان الآخران مع الدكتور فوزي في مباحث لتنفيذ محطات في المياه الأكثر عمقاً عند حافة الرصيف القاري . وخرجت مع ماكان في الساعة ٨,١٥ صباحاً متجهين إلى الداخل نحو الجزيرة الأكبر - جزيرة الحلانية - ولكن محرك القارب بدأ يثير المتاعب كالمعتاد ، فلم نكد نبعد عن جانب السفينة حتى توقف عن العمل . ونازعني رغبتان : أولاًهما أن أنادي على السفينة كي تتوقف احتياطياً حتى نرى ما إذا كان يمكن إصلاح الخلل ، والثانية أن أترك السفينة تمضي في طريقها وأسلم أمري للعناية الإلهية وميكانيكي قاربنا . وقبل أن أستقر على رأيي حسمت المحرك الأمر بأن عاد إلى العمل ، ولكن ذلك لم يكن سوى وعد زائف ، لأنه لم يلبث أن توقف ثانية ، ولكن بعد أن كانت مباحث قد بعدت مسافة كبيرة ، فلم يبق أمامنا سوى أن نأمل خيراً . وقد عاد الأمر واستقام بالفعل ، فمضينا بالقارب داخلين إلى الشاطئ ضد تيار يتجه بقوة نحو الغرب . وكانت تسبح ضد التيار بيننا وبين الجزيرة مجموعة من الدرافيل ، كنا نستطيع رؤيتها بوضوح وهي تنفخ الماء عندما تصعد إلى السطح .

وأثناء اقترابنا من الشاطئ وجدنا خليجاً صغيراً فيه سفينة صو صغيرة وقاربان . غير أن

الضوخرج إلى البحر أثناء اقترابنا . وكان هناك عدد من السكان على الشاطئ ، خرج إلينا بعضهم في الزورقين محاولين أن يبيعوا لنا بعض السمك الطازج ؛ وكانت معهم بضع سمكات كبار من نوع الشيم Caranx وسمكة كبيرة من « السالمون الصخري » « Rock Salmon » لونها وردي زاه . وأوضحنا لهم قدر استطاعتنا أن السفينة مباحث ستصل إلى الجزيرة حوالي الساعة ٣،٠٠ بعد الظهر وأخبرناهم أن يخرجوا إليها عندئذٍ ، ولكنهم لم يفهموا ، إذ رغم أنهم خرجوا إلى السفينة عندما دخلت مياه الجزيرة إلا أنهم كانوا قد تصرفوا في السمك ، ولعلمهم قد أكلوه بأنفسهم ، إذ لم يبد أن لديهم الكثير من القوت . وكانت على رأس الخليج قرية صغيرة ، تتألف أكواخها من حيطان حجرية منخفضة فوقها سقوف من الهياكل العظيمة للسمك وحشائش البحر المخففة . وفي الناحية الجنوبية الغربية من الخليج حاجز صخري تنمو عليه بكثافة أعشاب بحرية من نفس نوع السرجاسو الذي كنا نجعله في عرض البحر . وبينما كنا نتحدث مع القرويين تمكن سائقنا من تعطيل المحرك مرة أخرى . وقبل أن يعود إلى العمل كنا قد انجرفنا في اتجاه هذا الحاجز الصخري حتى أصبحنا على مسافة أمتار قليلة منه . وبعد أن تجنبنا الحاجز ، سرنا بالقارب إلى الخارج مسافة قصيرة وأنزلنا الجرافة المربعة الصغيرة إلى قاع رملي على عمق ٥ قامات تقريباً ، فحصلنا على صيد يتألف في معظمه من الحشائش والأحياء التي تسكنها ، ثم سرنا إلى الخارج حتى عمق ١٤ قامة وأجرينا سلسلة من الملاحظات على درجة حرارة الماء وجمعنا عينات منه من مختلف الأعماق لتحليلها ، ثم سرنا تجاه الشرق بحذاء الساحل وفحصنا حاجزاً صخرياً آخر تبين أنه شديد الشبه بذلك الواقع قرب القرية ، إذ كانت تنمو فوقه بكثافة أيضاً نفس حشائش السرجاسو . وبدا من المحتمل جداً أن تكون هذه الحواجز الصخرية وأمساها حول هذه الجزر أو أمام كتلة اليابسة هي المصدر الرئيسي للحشائش التي قابلناها في الخليج ، حيث تحملها نحو الغرب التيارات السطحية التي تكون في هذا الوقت من السنة قوية في اتجاهها بحذاء الساحل إلى داخل الخليج . وحاولنا هنا أن نجري تجريباً فوق قاع صخري ، ولكن الجرافة اشتبكت في القاع وتحولت إلى مجرد مخطاف ، وزاد على ذلك أن المحرك رفض أن يحرك القارب ، فتخلينا عن المحاولة وتابعنا سيرنا بطول الساحل نحو الشرق حيث يبرز من الأرض إلى داخل الماء ذراع مرتفع فخم . واقتربنا من ذلك البروز الصخري محاولين أن نجد منطقة ضحلة مبنية على الخريطة ، ولكننا لم نعثر عليها ، فعدنا في اتجاه الغرب ثانية لفترة قصيرة ، ثم أنزلنا الجرافة كي تعمل كمرساة أو مخطاف ، وتوقفنا لتناول الغداء . وبعد ذلك تحولنا ثانية في اتجاه الشرق وأعدنا تأمل الصخرة ، فوجدناها تتألف من حجر رملي ذي طبقات ، تتخللها أحزمة من مادة أكثر صلابة ، لعلها حجر جيري . ونتيجة للتحات بفعل الرياح والمطر ، فإن الطبقات الأكثر ليئناً كانت قد تآكلت وبقيت بعض الحلقات الأكثر صلابة بارزة في أرضة معلقة ، تنتهي إلى الانكسار والسقوط . وكانت هناك دلائل على حالات حديثة لسقوط أرضة من هذه ، إذ كانت بعض الكتل المفلطحة مستقرة في وضع قلن على بعض المنحدرات الأكثر انخفاصاً . ونفذنا أيضاً عملية تجريف أخرى على قاع من الرمل النظيف هذه



الشكل ١٧- وفعة أثناء حل شبكة البحر. من اليسار إلى اليمين : طومسون ، وماكان ، وعمل عطوة ، وسيويل (تصوير هـ . سي جيلسون)

المرة ، فخرجنا بحصيلة لا نأس بها . وكان الوقت قد حان لعودتنا إلى الخليج الصغير قرب الطرف الغربي للجزيرة حيث تقرر أن نقابل مباحث لنعليها مرة أخرى ، وقد وصلت السفينة حوالي الساعة ٣،٣٠ ورست لقضاء الليل في مواجهة القرية .

وبينا كنت مع ماكان في القارب البخاري ، نفذ الزملاء الآخرون في مباحث محطتين قرب حافة الرصيف القاري . وفي المساء ذهب بعضنا إلى الشاطئ وزاروا القرية . وكان هناك ٤٠ شخصاً تقريباً يعيشون على الجزيرة . وطبقاً لما يذكره ثيودور بنت Theodore Bent في الصفحة ٢٣٠ من كتاب Southern Arabia أي « جنوب الجزيرة العربية » فإن هؤلاء الناس ينتمون إلى « قبيلة جنفة » ، التي يتعقب أفرادها أسماك القرش سابحين على قرب من الجلود المنفوخة . ولم يكن على هذا الساحل أثر لأي مرجان حقيقي ، على الرغم من أن بعض الفتیان عادوا ببعض الشظايا المتآكلة بفعل الماء مما بدا أنه هيدروكورالين (مرجان مائي) .

وفي اليوم التالي - ٢٩ أكتوبر / تشرين الأول - غادرنا مرسانا في الفجر واتجهنا شرقاً نحو

موقع محطتنا التالية التي كان مخططاً لها أن تكون الأولى في قطاع محطات يمتد داخلياً نحو الساحل على الجانب الشرقي من الرأس التالي للبابسة، وهو رأس مدركة Ras Madraka. ولما كانت لدينا بضع ساعات زائدة، فقد شغلنا الوقت بأن حاولنا أن نتيين ما إذا كان في استطاعتنا تشغيل شبكة (جرافة) سطحية كبيرة كانت لدينا على السفينة. وكان نجار السفينة قد صنع زوجاً من ألواح (طبلي) الأوتر غير المصقولة تماماً، فربطناهما إلى جناحي الشبكة، وأنزلنا ذلك كله من جانب السفينة. وأسفرت المحاولة الأولى عن فشل تام، لأن اللوحين ظلّا مستلقين على ظهريهما ولم يؤدي أي دور على الإطلاق، فرفعناهما إلى السفينة وثبتنا بعض الأثقال إلى أحد الجانبين في كل منهما ثم أنزلناهما ثانية، ولكنها رغم ذلك لم يؤديا مهمتهما كما يجب وظل لجاما السلك يشنيان حول بعضهما فيمنعان اللوحين من الانفصال. ونظراً لما اتضح من عدم نجاح التجربة فقد تخلينا عنها وواصلنا السير إلى بقعة يفترض طبقاً للخريطة أن عندها حاجز مرجاني. ومرنا في طريقنا بالقرب من قاعدة رأس صخرة، وهي صخرة عالية بارزة في البحر يبلغ ارتفاعها ٦٠٠ قدم وجدارها يكاد أن يكون عمودياً تماماً على مياه عمقها ٢٠ قامة تقريباً. وهذه الصخرة - مثلها مثل العديد غيرها مما رأيناه على امتداد هذا الجزء من الساحل - مطابقة في بنيتها للصخور الموجودة على جزر خوري موريا. وتتألف من طبقات أفقية متعاقبة بالتبادل من الحجر الرملي والحجر الجيري، وقد نخرت فيها الرياح وتجاويف ارسفة معلقة.

وبلغنا موضع الحاجز المرجاني المزعوم حوالي الساعة ٥,٣٠ مساءً، وبعد سبر القاع للحصول على العمق وتبين طبيعة القاع، أنزلنا جرافة مثلية (المحطة ٤٥) وجربناها لمدة نصف ساعة. وهبط الظلام قبل أن نسترجع الشبكة بوقت طويل، وعندما بلغت سطح السفينة اتضح أن بها ثقباً من جراء تمزق أصابها؛ ورغم ذلك فقد احتوت على صيد غني لم ننته من فرزها إلا بعد الساعة ١١,٠٠ ليلاً. وبدا واضحاً أن القاع يتكون في معظمه من الليثوثامينيون *Lithothamnion* والهيدروكورالينات «Hydrocorallines» مع مستعمرات متفرقة من المرجان الحقيقي، ولكنه ليس حاجزاً مرجانياً بالمعنى المتعارف عليه عموماً لهذا الاصطلاح.

وفي الصباح التالي بلغنا محطتنا في الساعة ٥,٣٠ تقريباً، وبدأ الكيميائيان العمل على الفور بأخذ عينات المياه وقياس درجات الحرارة. وبعد أن تم العمل في ذلك الموقع سرنا داخلين في اتجاه الساحل وأجرينا محطة هيدروجرافية أخرى حوالي الظهر. وهنا ارتفع القاع ثانية بسرعة مذهلة حقاً، ففي لحظة كنا في مياه عمقها ١٢٠٠ قامة، وفي اللحظة التالية لم يزد العمق عن ٥٠ قامة. وأجرينا في هذا العمق محطة ثالثة للكيميائيين. ولما كانا قد انتهينا من عملهما في الساعة ١,٣٠ فقد قررت أن أحاول الصيد بالجرع على حافة الرصيف، حيث يهبط القاع بهذا الانحدار الشديد. وسرنا بالسفينة حتى خط العمق ١١٠ قامة ثم أنزلنا شبكة أجاسيز (المحطة ٤٨)، وجربناها مدة نصف ساعة، كان مؤشر الشد خلالها يتأرجح بعنف على الدينامومتر، وقد تبين فيما بعد أن عنف التأرجح كان أكثر من اللازم، إذ أننا حيناً

استرجعنا الشبكة إلى السطح وجدنا أنها كانت تجر على قاع صخري دون شك ، لأن نصفها كان قد تمزق تماماً ؛ وقد بلغ تلفها حداً جعل من المشكوك فيه أن تتمكن من إصلاحها . ولما كان رصيدنا من الشباك قد انخفض انخفاضاً شديداً فقد أرسلت برقية إلى لجنتنا في انجلترا أطلب فيها إرسال شباك احتياطية على الفور إلى بومباي بحيث تصلنا قبل أن نبدأ رحلتنا عبر بحر العرب إلى ممباسا . وقد كانت حصيلة الجر فقيرة فقر الزاهدين ، إذ لم تزد على خمسة سرطانات ، وجمري واحد ، وسمكتين صغيرتين ! .

ثم أبحرنا إلى مرسانا على الجانب الغربي من رأس مدركة ، وهي بروز صخري من نفس نوع رأس صخرة جزيرة حلانية ، وإن لم تكن على نفس الدرجة من الدقة . وبين هذا الرأس ورأس صخرة يوجد امتداد طويل لخليج رملي ، تنكسر على شاطئه رمال قوية . ويبدو أن هذا الجزء من الساحل كله يتألف من نفس التكوينات الجيولوجية . أما أكثر التفسيرات احتمالاً للهبوط الشديد الانحدار لقاع البحر على طول حافة الرصيف القاري - الذي يضيق هنا إلى درجة ملحوظة - فيدوي أنه فالق عظيم تخلفت عنه هذه السلسلة من الصخور التي ترتفع رأسياً على طول الساحل ، وأدى إلى غمر مساحة من الأرض كانت في الأصل تمتد نحو الجنوب .

وبعد أن رسونا خرج إلينا شيخ القرية المجاورة للزيارة ، بينما ذهبت جماعة منا إلى الشاطئ . وأخبرنا الشيخ أن قريته تضم نحو ٧٠ نسمة ؛ وبالفعل كانت على طول الشاطئ جماعات صغيرة من الرجال قريباً ونحن ندخل بالسفينة . وأراد الشيخ أن يعرف أين تدور الحرب ! ولا بد أن تلك كانت بالنسبة له قضية هامة ، لأنه لم يكن يدري فيما يبدو أي حكومة ينبغي أن يكون خاضعاً لها ، وما إذا كان يدين بالولاء لسلطان مسقط أو لأحد آخر . وذكرت الجماعة التي ذهبت إلى البر عند عودتها أنه لا توجد أية علامة على وجود المرجان على الشاطئ^(١) .

(١) كان ماكينزي مع الجماعة التي نزلت إلى الشاطئ ، وقد تناول زيارة رأس مدركة بتفصيل أكبر :

« في ساعة متأخرة من ذلك المساء ، قبل الغروب بحوالي ساعة ، وجدنا مرسى تحت القمم البركانية السوداء لرأس مدركة ، ثم حملنا القارب الصغير إلى الشاطئ حيث نزلنا بصعوبة . وكان هناك حشد من الأهالي ذوي المظهر العنيف وهم مسلحون بالبنادق وبخناجر الزينة العربية القصيرة الملقوفة ، واندفع هذا الحشد إلى الماء يساعدنا على جبر قاربنا إلى البر بعيداً عن الأمواج الثقيلة . وكان أول استلهمهم هو « ضد من نحارب ؟ » ثم « هل نحن أصدقاء أم أعداء ؟ » . وقد أدركت من نظراتهم أنهم لم يصدقوا عندما أجبنا بأننا مجرد صيادين مسلمين .

« وأخذنا حماماً سريعاً كان كافياً لإرضاء أكثرنا ميلاً إلى المغامرة . وساورنا جميعاً القلق عندما أبدى العرب ضيقهم وعدم تصديقهم بالأصوات العالية والإشارات التهديدية لأننا رفضنا دعوتهم للإلتصام إليهم في صلاة المغرب . وعدنا إلى الماء نقف فيه حتى نحسبنا أن قاربنا قد عاد إلى الطفو فيه . وبينما كنا نتسابق على الصعود فيه كان أصدقاؤنا الأعراب يجتمعون حولهم والشمس قد بدأت تغيب ، ولم يكادوا ينتهون من ذلك حتى جاؤوا إلى الشاطئ راكضين ، وتحولت لهجتهم إلى العدوانية الصريحة وهم يطلبون منا مأكولات صائحين بصوت واحد : « روتي ! روتي ! » ، وارتفع صياحهم بذلك حتى أصبح هستيرياً تقريباً ، فوجدنا أن خير ما يمكن أن نفعله هو أن نغصم =

من عدن الى كراتشي ١٣٥

وفي يوم ٣١ أكتوبر/ تشرين الأول نفذنا محطتنا رقم ٥٠ ، وهو حدث احتفلنا به في العشاء ذلك المساء باحتساء زجاجة من الشيري . وغادرننا مرسانا أمام رأس مدركة في باكورة الصباح التالي ، متجهين بعيداً عن البر لكي ننفذ قطاعين من الملاحظات على خط بعيد عن الشاطئ ، بغية التحقق مما إذا كانت توجد أي دلائل على تيارات متصاعدة من المياه العميقة على طول هذا الجزء من الساحل . وأراد الكيميائيان إجراء ملاحظات في عمق نحو ٥٠٠ قامة ثم في عمق ١٠٠٠ قامة عند قاعدة المنحدر القاري . وبلغنا محطتنا الأولى طبقاً للخطة ونفذنا العمل المنشود ؛ ولكننا عندما حاولنا العثور على المنحدر القاري الذي كنا قد اعتدنا على وجوده حتى ذلك الوقت فشلنا فشلاً ذريعاً ؛ فقد سرنا بعيداً عن الساحل فوق قاع غير مستو إلى درجة كبيرة ، ولكن العمق كان يزيد ببطء شديد ، فقطعنا عشرة أميال من موقع محطتنا الأولى قبل أن نبلغ - على وجه التقريب - العمق المطلوب للقطاع الثاني . ويسود أن سلسلة التلال التي تمثل رأس مدركة نهايتها على اليابسة تستمر تحت مياه البحر إلى مسافة كبيرة . وأنجزنا عملنا الهيدروغرافي حوالي الساعة ١٥، ١٢ ظهر ، ثم ربطنا الجرافة المثلثة مقاس ٤ أقدام في سلك الجر وأنزلناها . وأثناء إرخاء السلك وجدنا عدة لغات متراكبة في السلك على البكرة ، فأرخيها الجزء الأكبر من السلك ثم عدنا وسحبنا الكمية الزائدة عما يلزم للجرافة . وقد استغرق ذلك كله وقتاً ، فبلغت الساعة ٣، ٣٠ بعد الظهر قبل أن نبدأ عملية التجريف . وبدأ أن كل شيء يسير سيئاً مرضياً ، وكان هناك شد ثابت على الدينامومتر يخلو من الوثبات والانخفاضات التي كانت تنتاب مؤشر الدينامومتر على طول هذا الساحل ، فتركنا الجرافة في الماء ثلاثة أرباع الساعة ثم استرجعناها . وصعدت الجرافة قبل غروب الشمس بوقت قصير ، فرأينا عندئذ أن أنشودة السلك على إحدى السلاسل قد انفصلت ، فأصبحت الجرافة معلقة من طرفين فقط . ولم تكن الشبكة تضم سوى النزر اليسير ، فكان ذلك غريباً للأمال ، خاصة وأن كل شيء قد بدا على ما يرام ، كما أن الشبكة كانت لا تزال تحتوي على قليل من الطين البني ، مما يدل على أن القاع كان مناسباً للتجريف . إلا أنه عندما تم سحب الجرافة إلى السطح كان الوقت قد أصبح متأخراً لبلوغ مرسى قبل حلول الظلام ، ففضينا الليل في عرض البحر طافين ، وفي باكورة الصباح التالي عدنا نسير في اتجاه الساحل على الجانب الشرقي من رأس مدركة ، منفذين في طريقنا محطتين ، ثم رسونا أخيراً لقضاء الليل على الجانب الشرقي من الرأس .

وكانت المياه السطحية طوال تلك الأيام القليلة السابقة تبدو حافلة بالأحياء إلى درجة

بالصمت المشوب بالإزدراء . إلا أنهم جاءوا في لمح البصر يقارب إلى الشاطئ وأنزلوه إلى الماء . وساروا به حتى أصبح بمحاذات قاربنا . وأنهمنا إلى السفينة يصحبنا حرس الشرف هذا ، وعندما بعدنا وأصبحنا « فوق أرضنا » جعلناهم يدركون سرعة أو فرصتهم في الحصول على المأكولات لا تزيد عن الصفر . وقد حرصنا في تلك الليلة على إقامة حراسة بقطعة ، إذ أنه بالإصابة إلى غيرتنا الصغيرة هذه ، كانت « توجيهات الإبحار » قد حذرتنا بالفعل من أن الأهالي في هذه المنطقة لا يوثق بهم . ولم يحدث بعد ذلك شيء بطبيعة الحال ، وقبل الساعة السادسة من صباح اليوم التالي كانت مباحث قد ولت وجهها شطر البحر العريض متجهة إلى موقع عمل جديد.

مذهلة . ولعل أكثر حيوانات البلانكتون شيوعاً فيها كان نوعاً من السالب ، هو *Pegea confederata* ، وكانت كميته في بعض الأحيان تبلغ ٥٠ نموذجاً في المتر المكعب من الماء على السطح أو بالقرب منه . وكانت هذه كلها تقريباً في مرحلة تكوين السلاسل ، وكانت هناك مجموعات عديدة منتشرة من حلقات السالب التي لا تزال في دور النضوج ، يبلغ طولها أحياناً ثلاثة أقدام . وبالإضافة إلى حيوانات السالب كان هناك العديد من الهلاميات التي بدا أن معظمها ينتمي إلى جنس أوريليا *Aurelia* ، بالإضافة إلى عدد من نماذج الرخويات البحرية الزرقاء من جنس *lanthina* .

وأثناء الليل رسا بالقرب منا ضو كبير ، خرج منه في باكورة الصباح التالي زورق جاء يحاول أن يبيع لنا بعض السمك ، فانتهزنا الفرصة واشترينا عدداً من أسماك الماكيريل *Caranx* الكبيرة . وبعد مغادرة مرسانا سرنا شرقاً نحو ساعة إلى موضع تبين الخريطة أن به حاجزاً مرجانياً يدور حول بحيرة عمق وسطها ٧ قامات وتحيط بها حافة من الصخر . وبمجرد أن طفونا فوق البقعة المبيئة أنزلنا الجرافة المثلثة مقاس ٤ أقدام (المحطة ٥٣) ، وبينما كنا نقطرها خرج فاركوهارسون وطومسون وماكان في الزورق الصغير للسبر حول الموقع وتبين ما إذا كان يمكنهم تحديد مكان البحيرة . غير أنهم لم يحققوا أي نجاح ، وأشار مسبار الصدى إلى أن البقعة كلها يسودها عمق عام قدره ٥ قامات . وبمجرد إنزال الجرافة أشار انتفاض سلك السحب بوضوح إلى أن الشبكة فوق قاع صخري ، وتراوح مؤشر الشد على الدينامومتر من ١٥٠ كيلوجرام إلى طن وربع طن . وبعد أن ظلت الجرافة على القاع مدة ١٧ دقيقة حدثت انتفاضة شديدة العنف ، وارتفع الشد إلى طنينٍ كاملين ، وانفصلت أنشودة السلك على الكلابات بانتفاضة بلغ من عنفها أنها أدت إلى انتزاع إبرة مؤشر الدينامومتر من مكانها ، وأخذ سلك الجرافة يجري إلى الخارج بسرعة . عندئذ أوقفنا السفينة وأطبقنا فرملة الونش بالتدريج حتى أوقفنا جريان السلك ، ثم بدأنا نسحب الجرافة لاسترجاعها . وأثناء صعودها تبين لنا أنها مليئة بكتلة من المواد تجعل من غير الممكن سحبها إلى السفينة باليد ، فشبكناها إلى الوند الرئيسي ورفعناها فوق الماء ثم جذبناها إلى ما فوق سطح السفينة ، وقضينا بقية الصباح ومعظم العصر في فرز الصيد . وكان الكثير مما حملته الشبكة يتألف من الصخور وشظايا الصخور المختلطة برمل خشن وبعدد من أصداف الرخويات الميتة . وكانت هناك أيضاً كمية من الليثوثامنيون *Lithothamnion* ، وإن لم تكن في كثرة تلك التي خرجنا بها من الحاجز المرجاني الذي فحصناه قبل ذلك إلى الشرق من رأس صخرة . ووجدنا مرة أخرى أن مرجان الحواجز الحقيقي يكاد يكون منعدماً تماماً ، وإن كانت هناك عدة عينات من مرجان انفرادي صغير . وكان أبرز ما في الصيد الإسفنجيات وأقلام البحر ، ونوع غريب ملتو من القواقع . وطبقاً لما هو متوقع فوق قاع رملي ، كان هناك عدد من الرخويات من نوعي *Cardium* و *Arca* ، في حين كانت معظم قطع الصخور والأصداف الميتة يسكنها عدد من حيوانات خيار البحر ، من جنس

Cucumaria يتميز بأنه يلمص نفسه بالصخر ويغطي نفسه في الوقت عينه بشظايا من الصخر أو الصدف ، يثبتها في مكانها بأقدامه الأنبوبية .

وكانت الأرض على طول هذا الجزء من الساحل لا تزال تحدها صخور عالية شديدة الانحدار من الحجر الرملي ، مشابهة لما سبقت رؤيته عند رأس صخرة ورأس مدركة . ولعل هذا الحجر الرملي أن يكون هو المصدر الرئيسي لكل الرمال الموجودة على الرصيف القاري ، لأن هناك علامات واضحة على سطح الصخور تشير إلى التحات بفعل الجو . أما ندرة المرجان الذي يكون الحواجز على هذا الساحل فهي قضية لا يوجد لها تفسير اليوم . وكان الماء فوق الحاجز من النوع المشابه لحساء الفاصوليا ، كبير الشبه بالماء الذي شهدناه في مراسينا على جانبي رأس مدركة ، والأرجح أن هذه هي الصفة العامة للماء على طول معظم هذا الساحل . وتشير غزارة الأحياء في المياه السطحية إلى وجود ظاهرة تصاعد المياه العميقة حاملة معها مدداً زائداً من مكونات الأملاح المعدنية ، مثل الفوسفات . وقد لاحظنا بالفعل أمام كل من رأس صخرة ورأس مدركة هبوطاً لا شك فيه في درجة حرارة المياه السطحية ، حيث أشار الثرموجراف في عبر الماكينة إلى وجود بقع من الماء تقل درجة حرارتها درجتين أو ثلاث درجات مئوية عن درجة الحرارة السائدة في المنطقة المحيطة ، ولكن ملاحظتنا للمياه الأكثر عمقاً عند حافة الرصيف القاري ووراءها لم تكشف فيها يبدو عن أية تيارات متصاعدة من أي عمق كبير . ومن المحتمل أن يكون هبوط درجة الحرارة حول هذين الرأسين راجعاً إلى دوامات محلية ، قد تكون لها صلة بالتغيرات في التيارات حول الرأسين نتيجة لتغيرات المد والجزر . وقد اقترح البعض تفسيراً لعدم وجود المرجان مؤداً أن ذلك قد يكون مرتبطاً بالطبيعة « الحسائية » للماء ، حيث تؤدي كثرة المواد العالقة إلى إعاقه نفاذ الضوء خلال طبقات المياه ومن ثم إلى كبت حياة الشعب المرجانية ونموها ، غير أن ذلك يبدو تفسيراً بعيد الاحتمال . ومن ناحية أخرى ، فإن الاختناق بالرمال الناتجة عن تحات الصخور يبدو كذلك غير كاف لمنع نمو هذه الشعب ، إذ أنه على الرغم من أن الطين يمكن أن يؤثر على حياتها ، فإن الكثير من أنواع المرجان تتمكن بسهولة نسبية من تخليص نفسها من الرمال .

ولدى انتهاء عملنا في المحطة ٥٣ يوم ٢ نوفمبر/تشرين الثاني سرنا بالسفينة شرقاً بطول الساحل نحو موقعنا التالي ، حيث توقعنا أن تبلغ مياهها عمقها ٥٥٠ قامة تقريباً فوق قاع من الطين الأخضر الطري والرمال . وبلغنا البقعة المنشودة بعد الظهر بقليل يوم ٣ نوفمبر/تشرين الثاني ، وإن كنا قد استغرقتنا وقتاً أطول من المتوقع لبلوغ العمق المطلوب . وبينما كنا نقرب من البقعة إذا بالقاع يبدأ فجأة في الارتفاع بسرعة ، غير أنه عاد إلى الاستواء بعد دقيقة أو اثنتين ، فأوقفنا السفينة كي نبدأ العمل . وأشار مسبار الصدى إلى عمق ٥٢٠ قامة ، ثم ربطنا أنبوبة درايفر في السلك الهيدروجرافي وأنزلناها . ونظراً لعدم ظهور دليل على لحظة وصول الأنبوبة إلى القاع فقد أرخينا من السلك ١٥٠ قامة أكثر مما كان لازماً بالفعل . وعندما سحبنا الأنبوبة إلى السطح تبين أن صمام القاع لم يغلق - وهو أمر يتكرر حدوثه كثيراً في هذا النوع من

الأنابيب - مما أدى إلى تسرب عينة القاع أثناء سحب الأنبوبة إلى أعلى ، وإن كان القليل من الطين الأخضر الرخو قد ظل عالقاً بسطحها الخارجي . وعلى ذلك فقد أنزلنا شبكة أجاسيز (المحطة ٥٤) آملين ألا نغرقها الصخور هذه المرة على غرار ما تكرر حدوثه كثيراً في المواقع الأبعد إلى الغرب على طول هذا الساحل . وخلال عملية الجر الفعلي للشبكة كان الشد عليها ثابتاً وعادياً ، فتركناها فوق القاع مدة ساعة كاملة . وأثناء رفع الشبكة ، في اللحظة الحاسمة التي كانت الشبكة فيها على وشك الصعود إلى سطح الماء ، علق سلك الجر مرة أخرى في أحد أبواب فتحات الصرف من السفينة ، واضطررنا إلى وقف السحب حتى يتم تخليصه . وكانت أول علامة على أننا أصبحنا صيداً ناجحاً هي ظهور عدد من أسماك المياه العميقة طافية إلى السطح خلال فم الشبكة . عندئذ صدر الأمر بالتحرك إلى القارب البحري الذي تولى جمع هذه الأسماك بحيث لا أظن أننا فقدنا واحدة منها . وكانت العلامة التالية على ثراء الصيد هي أننا لم نستطع سحبها باليد إلى السفينة بسبب ثقلها ، حتى عندما حشدنا لهذا الغرض جميع الأفراد غير المشغولين . وقد أمكننا أن نرفع الشبكة مقدار نصف المسافة إلى سطح السفينة ، واستطعنا عندئذ أن نرى طرفها الأسفل مليئاً بالطين ، فتركناها معلقة من جانب السفينة وسرنا ببطء إلى الأمام بعض الوقت حتى نغسل منها بعض هذا الطين . وبعد ربع ساعة أو نحو ذلك كان معظم الطين قد عاد إلى البحر ، واستطعنا عندئذ أن نسحب الشبكة إلى سطح السفينة . وكان أبرز ما في الصيد هو العدد الضخم من النجيمات الصغيرة الهشة (Ophiuroids) ، إذ كان جانب الشبكة الذي استقر فوق القاع حافلاً بها ، كما كان طرف الشبكة الأسفل يضم آلافاً منها . وكانت حصيلة الصيد كلها ممتازة ؛ فعل الرغم من عدم وجود عدد كبير من الأنواع المختلفة ، إلا أن تلك الموجودة كانت متوفرة بأعداد كبيرة . وكان بالشبكة - مختلطاً بالطين الأخضر الرخو - عدد من الكتل غير المنتظمة الشكل من الطمي المتماسك ، بها ثقب حفرها حيوان حفار ولكنه هجر ما حفره من مساكنه تلك ؛ ولعله كان راقداً على عمق أكثر انخفاضاً مما حفره الشبكة ، فلم يقدر لها النجاح في اقتناص شيء منه .

وبمجرد رفع الشبكة إلى سطح السفينة أنجها نحو الساحل كي نجد لنا مرسى ، بلغناه بالفعل حوالي الساعة ٦ مساءً ، وتوقفنا أمام قرية لاشكاره لقضاء الليل . وقد بين مسبار الصدى أثناء دخولنا نحو الساحل أن قاع البحر يرتفع بانحدار شديد ، حيث انتقلنا من عمق ٣٠٠ قامة إلى عمق ٥٠ قامة في مسافة ثلاثة أرباع الميل تقريباً ، وهو ما يمثل انحداراً معدله واحد إلى اثنين ونصف . ولم يكن الساحل هنا خشن التضاريس كما هو الحال بعيداً إلى الغرب ، إذ كانت التلال تقع على مسافة في الداخل ، والساحل نفسه يبدو أنه يتألف في معظمه من الرمال والكتبان الرملية ، في حين كانت تبدو على بعد متوسط بعض التلال المخروطية ذات المظهر الهرمي التي ترتفع من سطح الصحراء .

وفي صباح اليوم التالي ٤ نوفمبر/تشرين الثاني غادرنا مرسانا حوالي الساعة ٧ صباحاً إلى محطة أخرى ، متجهين بحذاء الساحل بعض الشيء ، مستهدفين أن نكتشف إن

امكن ما إذا كانت هناك بقعة تصلح للجر بشبكة أوتر في عمق يبلغ ٢٥٠ قامة تقريباً . وبلغنا موقع أول عملية جر بالشباك في الساعة ٨,٤٠ ، وأوقفنا السفينة في مياه عمقها ٨٠٠ متر تقريباً . وكان جيلسون يعالج أنبوبة درايفر طوال اليومين السابقين محاولاً أن يجعل صمامها يعمل بطريقة سليمة ، فشبكناها على السلك وأنزلناها لنحصل على عينة من القاع . وقد أدت أنبوبة درايفر مهمتها أداءاً جيداً هذه المرة وصعدت إلينا بعينة من طين القاع طولها حوالي ١١ بوصة وبها دلائل واضحة على وجود طبقات ، إذ كانت الـ ٨ بوصات العليا تتألف من طين أخضر مائل إلى البني مختلط إما بالرمال أو بإصداف صغيرة جداً ، في حين كانت الشلات بوصات السفلى ذات لون رمادي مخضر وتتألف من مادة أكثر نعومة . عندئذ أنزلنا جرافة سالباً مقاس ٤ أقدام (المحطة ٥٥) ، ولكنها لم تكد تستقر على القاع فترة قصيرة حتى علقت في شيء ، يحتمل أن يكون الطين الرمادي ، وزاد الشد على السلك إلى درجة جعلته يبدأ في الانفلات منزلقاً خلال الكلابات ، فأوقفنا السفينة ورفعنا الشبكة ثانية ، ووجدنا عندئذ أن أنشودة السلك على هيكل الجرافة قد نزعت من مكانها وأن الشبكة قد انفصلت عن هيكلها عند أحد الأطراف ، وكانت الشبكة تحتوي على عدد كبير من كتل صلبة من الطمي الرمادي ، كما كانت هناك كتلة من نفس الطمي ملتصقة بأحد جوانب الجرافة ؛ وفيها عدا ذلك لم تكن بالشبكة أية دلائل على وجود أي كائن حي .

وسرنا بعد ذلك بالسفينة نحو الشاطئ حتى نبلغ عمقاً مناسباً لتنفيذ محطة أخرى . وكانت الرياح راكدة تماماً ؛ وحوالي الساعة الواحدة بعد الظهر بدأ سطح البحر الذي كان هادئاً تماماً وقد غطته مادة بلون القرميد الأحمر . وحيث تجمعت هذه المادة بفعل التيار إلى جانب جدار السفينة من الخارج ، ظلت تتراكم حتى أصبح الماء مغطى بقذالة حمراء ، وكان من الممكن رؤية تجمعات كثيفة أخرى ماثلة على البعد . وظننت في البداية أن هذه القذالة المتراكمة سببها وجود طحلب صغير من نوع تريخوديزميوم إريثرايوم *Trichodesmium erythraeum* الذي يؤدي عادة إلى مثل هذه الظاهرة ويعزي إليه السبب أحياناً في إطلاق اسم البحر الأحمر عليه ، ولكننا حين جمعنا بعض هذه القذالة بالشبكة اليدوية تبين أن ذلك اللون يرجع إلى كائن بروتوزوي صغير ينتمي إلى جنس نوكتيلوكا *Noctiluca* أو شبيه شديد القرب منه .

وأوقفنا السفينة لإجراء عملية أخرى للصيد بالجر في عمق ٢٤٠ قامة تقريباً ، إلا أن ما حدث في الصباح جعلنا نعزف عن إنزال شبكة جر أوتر ، وأنزلت بدلاً منها الجرافة المثلثة مقاس ٤ أقدام (المحطة ٥٦) ، وبدأن التجريف حوالي الساعة ٢,١٥ بعد الظهر . غير أن الشبكة لم تكد تستقر فوق القاع لمدة تزيد قليلاً عن ربع الساعة حتى علقت بقوة في شيء ما ، وارتفع الشد على السلك فجأة ارتفاعاً كبيراً ، فأوقفنا السفينة . إلا أنه كان هناك تيار بالغ القوة جرف السفينة بعيداً عن مهبط السلك ، فاستمر الشد في الارتفاع . وبدأ السلك أولاً في الانزلاق من الكلابات كما حدث في الصباح ، وأدى انتفاض الكلابات الناتج عن ذلك إلى تكوين حلقة

مرتحية من السلك ، أخذت تلتوي على الفور حول نفسها وتشكل عقدة . وقبل أن تتمكن من عمل شيء كان الشد قد اطردت زيادته ، فانقسم فايش السلك على الكلابات بصوت عال وبدأ السلك يجري خارجاً بحرية تامة ، حيث أدى ذلك إلى فرد العقدة وإزالتها . وأوقفنا السلك بالفرملة الموجودة على بكرة الونش ، ولكن كان علينا قبل أن تتمكن من استرجاعه أن نسير بالسفينة أماماً حتى نبليغ مهبطة في الماء كي نرفع عنه الشد . وكانت عملية سحب السلك بطيئة جداً ، وعندما بلغ السحب ذلك الجزء من السلك الذي ينتظر أن يرفع الجرافة من القاع عاد الشد فارتفع إلى درجة استوجبت إصدار الأمر إلى جميع الموجودين على سطح السفينة تحركوا من انقسام السلك . غير أن السلك لم ينقسم لحسن الحظ ، وتمكن الونش بدفعة جهد كبيرة من أن يرفع الجرافة من القاع وانتهت الأزمة ، وإن كان معدل الشد على السلك قد ظل يشير إلى أن الشبكة ممتلئة بشيء ما . وجذبنا الشبكة إلى سطح الماء وشبكناها في الرافعة ثم سحبناها مسافة أخرى إلى أعلى فوجدناها مليئة بالطين الأخضر ، فتركناها مغمورة قليلاً في الماء وصرنا بالسفينة أماماً ببطء حتى نغسل من الشبكة بعض محتوياتها . وبعد فترة قصيرة تمكنا من



الشكل ١٨ - غسل حصيلة تجريف على ظهر السفينة ، نوفمبر / تشرين الثاني ١٩٣٣ . من اليسار إلى اليمين : طومسون ، وفورزي ، وسبويل (تصوير هـ . سي . خيلسون) .

رفع الشبكة بأكملها إلى سطح السفينة ، حيث وجدناها سليمة لحسن الحظ . وبدأ واضحاً للجميع عندئذ أن الطين الذي حملته ليس نظيفاً على الإطلاق ، إذ كانت تفوح منه رائحة قوية تشبه رائحة البيض الفاسد (الهيدروجين المكبرت) . واستخدمنا الخرطوم في غسل كل ما استطعنا غسله من الطين ، ثم مررنا ما بقي منه خلال المناخل . وكان كل ما استطعنا الحصول عليه منه هو بضعة عشر من أصداف الرخويات الميتة ، وصدفتان ميتين لاثنتين من السرطانات العنكبكية للمياه العميقة *Encephaloides armstrongi* . ولم يكن هناك أي أثر لأي كائن حي . والحق أنه لم يكن من المتوقع وجود كائنات حية في طين على هذه الدرجة من التشبع بذلك الغاز الكريه الرائحة^(١) .

وبمجرد أن استعدنا الجرافة إلى سطح السفينة تابعنا السير نحو الساحل إلى مرسى جديد لقضاء الليل ، كان هذه المرة أمام « رأس الحد » ، وهي أكثر الرؤوس الصخرية تطرفاً إلى الشرق في ساحل الجزيرة العربية . وواجهة هذا الجزء من الساحل تتألف هي الأخرى من صخور شديدة الانحدار تتكون من طبقات من الحجر الرملي ، وإن لم تكن في هذا الموضع على نفس درجة الارتفاع أو تمايز الطبقات التي شهدناها في الصخور الساحلية الأخرى القائمة إلى الغرب . ورغم ذلك فلا يكاد يوجد شك في أن البنية العامة متماثلة .

وتابعنا مسيرتنا ثانية في الصباح التالي بعد الفجر ، متجهين إلى الخارج نحو محطة جديدة بلغناها في الساعة ٨ صباحاً تقريباً . ونفذنا عملنا ، وكان من بواعث الاهتمام أن نجد أننا لا نزال في منطقة الطين الأخضر الرخو الذي تشيع فيه رائحة قوية للهيدروجين المكبرت . وقد كان طين القاع في هذه المحطة رخواً ، مثله مثل نظيره في المحطتين السابقتين ، إلا أن العمق رغم ذلك كان يتباين بسرعة مذهلة . ونظراً لوجود تيار قوي فقد كان من المستحيل عملياً البقاء في مياه لها نفس العمق ، ولو بالتقريب . وعندما أوقفت السفينة للمرة الأولى أشار مسبار الصدى إلى عمق ٣٣٠ قامة ، ألا أنه خلال الوقت الذي استغرقه إنزال أنبوبة دايفر إلى القاع - أي حوالي نصف الساعة - كانت السفينة قد انجرفت مع التيار وأصبح العمق المسجل ٣٨٤ قامة . ثم بعد برهة قصيرة ، عندما أنزلنا قنينة مياه إيكمان ، تبين أن العمق قد زاد إلى ٤٣٧ قامة . ثم حدث عكس ذلك تماماً عندما حاولنا تشغيل شبكة الجر (المحطة ٥٧) ، إذ بدأنا عند

(١) إن اكتشاف ظروف الأوكسيجين في رواسب القاع واكتشاف مناطق واسعة خالية من أحياء القاع كانا من أهم النتائج التي توصلت إليها البعثة ، ولكن أسبابها لم تفسر تفسيراً كافياً في ذلك الحين . ووفقاً لما كتبه سيويل ، فقد سبق اكتشاف مثل هذه الظروف في ظل أوضاع الانغلاق النسبي للبحر الأسود (ولبعض الفيوردات) ، ولكن وجودها في أعالي البحار المفتوحة كان أمراً غير متوقع بالمرّة . وتفسر هذا الظروف في بحر العرب يستند إلى أمرين مرتبطين ببعضهما ، أولهما ارتفاع إنتاجية طبقات المياه السطحية بما يؤدي إلى غزارة ما يدخل من المواد العضوية في الرواسب ، وثانيهما هو الانخفاض النسبي لمحتوى الأوكسيجين في كتل المياه العميقة (أنظر ديكون ورايس في هذا المجلد) ، غير أن دراية سيويل بهذه العوامل لم تتحقق إلا بعد ذلك الحين بوقت طويل .

عمق ٤٣٧ قامة ، ولم تكد تنقضي ربع ساعة حتى كنا في مياه عمقها لا يزيد على ٢٤٠ قامة . ثم زاد العمق زيادة طفيفة بعد برهة قصيرة ، ولكن عملية جر الشبكة تمت في معظمها في عمق قدره ٢٤٦ قامة تقريباً . وفي الساعة ١٠,٣٠ علقت شبكة الجر في القاع ، وكنا آنئذ قد اعتدنا على حدوث هذا الأمر في المنطقة ، فسحبنا الشبكة إلى سطح السفينة ، حيث كانت حصيلة الصيد تتألف من نفس الطين الأخضر الرخودي الرائحة الكريهة ، وكانت كل الأحياء التي حصلنا عليها هي حيوان واحد ميت من الرخويات بطنية الأقدام *Rostellaria delicatula* ، وغموضين من نفس السرطان العنكبوي *Encephaloides armstrongi* كانا على قيد الحياة بالكاد ، ولكنهما يحتضران بالفعل .

واتجهنا بعد إنجاز عملنا خارجين إلى مياه أكثر عمقاً كي نجري سلسلة من الملاحظات في عمق ٦٥٠ قامة تقريباً . وهنا أيضاً اعترضتنا نفس الصعوبة ، لأن مستوى القاع كان يتغير بسرعة كبيرة جعلت من المستحيل البقاء في أي موقع ذي عمق ثابت . وقد بدأنا العمل في عمق ٦٥٠ قامة تقريباً ، ولكن هذا العمق زاد إلى ٦٨٥ قامة خلال الوقت القصير الذي استغرقه إنزال أنبوبة درايفر إلى القاع ، حيث تعطلت مرة أخرى فلم ننجح في الحصول على عينة من القاع ، وإن ظل بعض الطين عالقاً بسطح الأنبوبة الخارجي عندما استعدناها ، ووجدناه أخضر اللون تفوح منه رائحة خفيفة للهيدروجين المكبر . وعندئذ أنزلنا الجرافة (المحطة ٥٨) وأرخينا لها كمية من السلك كان لا بد وأن تكفي ، غير أن العمق استمر في التزايد حتى بلغ ٧٤٠ قامة في منتصف عملية جر الجرافة ، مما أثار الشك في أن تكون الجرافة قد ظلت فوق القاع فترة طويلة . وعندما رفعناها كان كل ما تحتويه هو عدد قليل من الديدان الهلدية ، وسرطان واحد أحمر كبير من نوع الباروميس *Paralomis* ، وقليل من الطين الأخضر المختلط ببعض الأحجار البيضاء . ورغم أن هذه النتائج لم تكن مرضية حسبنا كنا نأمل ، إلا أنه تبين فيما يبدو وجود منطقة عديمة الحياة تقريباً تمتد إلى أسفل حتى عمق ٦٥٥ قامة تقريباً ، وأن القاع في هذا « الحزام الميت » يتألف من طين أخضر رخو مشبع بغاز الهيدروجين المكبر . وليس من السهل تحديد السبب الأساسي لهذه الحال في مثل هذه المنطقة . وهناك منطقة أخرى معروفة أنها تسودها ظروف ماثلة وتقع في البحر الأسود ، حيث يعزي سببها بشكل عام إلى أن هذا البحر حوض مغلق يترتب على انغلاقه ركود مياهه الأكثر عمقاً والتحلل البكتيري للمواد العضوية فوق قاعه ؛ أما هنا على رصيف قاري شديد الانحدار ومعرض لكل التيارات التي تحركها الرياح الموسمية القوية الشمالية الشرقية والجنوبية الغربية على السواء ، فإن مثل هذا التفسير يبدو مستحيلاً .

وأثناء عملية جر الشبكة عبرنا مرة أخرى عدة بقع يسود فيها لون القرميد الأحمر بفعل نفس الكائنات التي صادفناها بغزارة في اليوم السابق . وقد بدت هذه الكائنات شديدة القزابة لكائنات نوكيتيلوكا *Noctiluca* ، وهي البروتوزوا التي تؤدي في كثير من الأحيان إلى

من عدن الى كراتشي ١٤٣

اشاعة الوهج في مياه البحر . غير أننا في هذه الحالة لم نصادف دليلاً على هذا التوهج ، كما أن انعدامه في البحر كان أمراً لا ريب فيه خلال الليلة السابقة . وإلى جانب هذه البروتوزوا ، شاهدنا على سطح الماء عدداً لا بأس به من حيوانات الحَبَّار الميتة ، التي كان طول كل منها وهي حية يتجاوز القدم دون شك ؛ إلا أن أياً من هذه الحيوانات التي رأيناها لم يكن كاملاً ، لأن كلا منها كان قد قضم منه جزء بأسنان عدو مفترس . وشاهدنا كذلك عدداً من المبدوزات جذرية الأفواه (rhizostomous) وعديداً من سلاسل السالب *Pegea confoederata* .

وواصلنا السير طوال الليلة التالية نحو الشرق خارجين إلى ظهر البحر ، وفي الساعة ٦. صباحاً أوقفنا السفينة كي ننفذ المحطة ٥٩ في عمق ما بين ١٠٠٠ - ١١٠٠ قامة . وربطنا أنبوبة ببجلو الثقيلة إلى السلك الهيدروجرافي وأنزلناها إلى القاع ؛ فبلغته عند عمق ١٠٧١ قامة ، ثم بدأنا استرجاعها . غير أنه بعد بدء سحبها بقليل انفلتت الكتلة الصغيرة التي يجري عليها السلك ، لأن احتكاكه بها قد حفر عجلتها حتى قطعها . ومما يؤسف له أن السلك أصيب بالتلف وانفصمت إحدى فروع جديته ، فاضطررنا إلى قطعه وتوصيله بوصلة طويلة . وكان من حسن الحظ أن السلك كله لم ينفلت ، وإلا لكنت قد ضاعت منا أنبوبة ببجلو الوحيدة الباقية لدينا ، وقنينة مياه ايكمان القلابة كاملة بترمومترين ، ومما يقرب من ١٧٥٠ متراً من السلك . وبعد أن استرجعنا أنبوبة ببجلو ربطنا إلى السلك جرافة مثلية مقاس ٤ أقدام (المحطة ٥٩) وأجرينا عملية تجريف ، فخرجت إلينا الشبكة مليئة بما يقارب طناً كاملاً من الطين الأخضر الرخو ، ولكنه لم يكن يحمل هذه المرة رائحة الهيدروجين المكثرت . غير أن حصيلة الصيد نفسها كانت هزيلة جداً ، فبعد عناء تصفية طن من الطين تقريباً بالمناخل ، كانت كل الكائنات التي حصلنا عليها هي اثنان من الهدبيات *ophiuroids* ، وسمكة نجمية ، وحيوان واحد من خيار البحر ، وحيوان رخوي واحد أو اثنان ، وبعض تجاويف الدود بلا دود . ومن ذلك بدا محتملاً أننا لا نزال في منطقة الحياة النادرة أو المنعدمة ، رغم أن الظروف العامة تبدو مناسبة للحياة .

وفي يومي ٨ و ٩ نوفمبر/ تشرين الثاني كنا مشغولين بتنفيذ أول محطة لنا مدتها ٢٤ ساعة ، فأوقفنا السفينة في الساعة ٦ صباحاً يوم ٨ ، وأنزلنا إحدى أنابيب ببجلو الصغيرة لأخذ عينة من القاع . وكانت العملية ناجحة فحصلنا على عينة من طين *Globigerina* الرخو ، وكانت أول عينة نراها من هذا النوع . وبعد ذلك انشغل الكيميائيان بالعمليات المعتادة لجمع عينات الماء وقياس درجات الحرارة عند مختلف الأعماق حتى الساعة ١٠ صباحاً ، ثم نفذنا عملية جر أفقية بمجموعة من خمس شباك مثبتة على مسافات إلى سلك واحد (المحطة ٦١) ؛ فثبتنا عند الطرف الأقصى شبكة البلاكتون قطر ٣ متر ، ثم حسبنا مسافات تناظر كل منها ٤٠٠ متر تقريباً من حيث العمق وثبتنا عند كل نقطة منها شبكة قطرها متر واحد ، ووضعنا في النهاية شبكة حريرية ضيقة العيون كانت تحت سطح الماء مباشرة . ثم أنزلنا المجموعة كلها إلى

الماء وبدأنا الجر بتسيير السفينة ببطء إلى الأمام ، ولكن السفينة انجرفت فوق السلك بعد بضعة دقائق ، واشتبك السلك في شيء ما ، فاقترضى تخليصه بإيقاف السفينة ، وأدى ذلك إلى أن تبلغ الشبكة قطر مترين القاع فعلاً وتلامسه ، ولكن لم تحدث أي خسائر لحسن الحظ ، واستمرت عملية الجر لنصف السرعة . وكنا قد ثبتنا أحد مسجلات العمق التي لدينا فوق الشبكة بمقاس ٢ متر ، وبدأ أنه يعمل بصورة مرضية ، وأتاحت لنا تسجيلاته أن نحسب مدى العمق الذي كانت تلك الشبكة تقوم بالصيد عنده ، بدرجة مقبولة من الدقة .

وفي وقت لاحق من نفس النهار نفذ الكيمائيان سلسلة ثانية من الملاحظات ، ثم كررنا عملية الجر بالشباك المتعددة الأعماق في الساعة ١١,٣٠ مساءً ، فتم إنزال الشباك على نحو مرضٍ ، ولكن يبدو أنه إما أن التيار السطحي كان قد غير اتجاهه أو أننا كنا نسير بمعدل أسرع ، لأن سلك الجر كان يمتد خلف السفينة بزاوية أكبر كثيراً من ذي قبل ، فلم تكن الشباك بالتالي تصيد عند أعماق مناظرة للأعماق التي صادت عندها في عملية الجر التي نفذت في الصباح . واكتشفنا كذلك أن القيود التي ثبتنا بها الشباك بمقاس متر واحد لم تكن قوية بدرجة كافية لتحمل جهد الشد ، إذ انفصم أحدها وضاعت الشبكة التي كان يشتبها بأكملها . وكانت حصيلة الصيد مثيرة للاهتمام ، إذ حصلنا على عدة نماذج متميزة من جبري المياه العميقة ذي اللون الأحمر المميز ، ولكنني لم أتمكن من اكتشاف أي أثر لخاصية الإشعاع الضوئي لا في حيوانات الجمبري هذه ولا في أي من أسماك المياه العميقة التي حصلنا عليها . ومن الفحص السريع للصيد تجلت حقيقة مثيرة للاهتمام ، وهي أنه بينما حصلنا في صيد النهار على عدد من النماذج لسمك صغير مجسم الأهداب له عديد من الأعضاء المضيفة (؟) على جانبيه ، فإن صيد الليل لم تكن فيه سمكة واحدة من هذا النوع . وإذا كان هذا يرجع إلى الهجرة ، حسبما يمكن الافتراض ، فإن هذه الهجرة تمضي حسبما يبدو في اتجاه مضاد للمعتاد ، لأن معظم كائنات المياه العميقة تهاجر إلى أعلى نحو السطح في الليل ، في حين يبدو أن هذه الأسماك تهاجر في الليل إلى أبعاد أعمق .

وكنا قد بلغنا آنئذ نهاية جولتنا ، واتخذت السفينة وجهتها إلى كراتشي . وخلال سيرنا عبر أعالي البحر بين رأس الحد وساحل الهند جعلنا مسبار الأعماق بالصدى يعمل بصفة مستمرة تقريباً ، كي نتبين مدى صواب رأيي أنا والآخرين في وجهة نظرنا القائلة بأن أرقام السبر القليلة المتاحة تشير إلى وجود سلسلة جبال مغمورة تحت مياه المحيط ، تمتد نحو الخارج من الساحل الهندي . وكانت نتائج مسبار الصدى مرضية إلى أبعد حد ، لأننا حصلنا منها على أدلة تقطع بوجود سلسلتين من الجبال المغمورة - لا سلسلة واحدة - تمتدان متوازيتين تقريباً وهما تحصران بينهما شقاً عميقاً . وكانت هاتان السلسلتان ترتفعان في بعض المواضع من عمق ١٨٥٠ قامة تقريباً بين السلسلتين إلى عمق ٢٠٠٠ قامة تقريباً ، أي ما يزيد بمقدار ٩٠٠ قدم تقريباً عن العمق العام لقاع المحيط . وكانت تضاريس السلسلتين الجبليتين

حسبما كشف عنها مسبار الصدى مشابهة إلى درجة غير عادية لتضاريس سلسلة جبلية أرضية ، حيث تتعاقب بالتبادل قمم التلال مع الوديان والأخوار الممتدة إلى أسفل على الجانبين . ومن الصعب تفسير وجود مثل ذلك الشق العميق الواقع بين السلسلتين ، إلا إذا افترضنا أنه مجرى نهر قديم - أصبح الآن مغموراً - تمكن على مدى سنين طويلة من حفر مساره إلى مستوى أكثر انخفاضاً بكثير من مستوى الأرض المحيطة به آنذاك . وقد أطلقنا على سلسلة الجبال الواقعة إلى الشمال أكثر من الأخرى اسم « نتوء مَرِّي Murray Ridge » ، في حين أطلقنا اسم « هضبة كراتشي Karachi Plateau » على الأرض المرتفعة الواقعة على الجانب الجنوبي الشرقي من الشق ، والتي يبدو أنها تتصل بهضبة واسعة مغمورة ، وتلتحم في جانبها الشرقي بالرصيف القاري للهند .

لقد اقتضى عملنا في خليج عدن أن نجتازة ذهاباً وإياباً في عدة مناسبات ، وأن نعبره بالطول من الشرق إلى الغرب أو العكس ثلاث مرات ، وأثبت لنا ذلك كله أن القاع في هذه المنطقة على درجة كبيرة من عدم الاستواء والوعورة . فهناك ما لا يقل عن عشر سلاسل من التلال تمتد خارجة من ساحل شبه الجزيرة العربية في اتجاه يسر من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي ، فضلاً عن الشقوق العميقة التي توجد بالتبادل مع هذه السلاسل قرب فم الخليج^(١) . ولا تمتد أي من هذه السلاسل امتداداً كاملاً عبر قاع الخليج بأكمله ، إذ أن الجزء الجنوبي من الخليج يتألف من شق عميق يبدأ في خليج تاجورة عند الطرف الغربي وينتهي بأن ينفتح في بحر العرب . ويتفق جميع الجيولوجيين على أن خليج عدن هو جزء من الأخدود الشرقي العظيم في أفريقيا وأنه قد نشأ نتيجة الانزلاق أو هبوط في سطح الأرض ، بحيث يحتمل أن يكون هذا الشق العميق في الأصل مجرى لنهر آخر أصبح الآن مغموراً . ولعل وجود هذه الشقوق العميقة المغمورة - التي يفترض أنها مجاري أنهار قديمة - هو السبب الذي جعل أحد مراسلي الصحف يعلن للعالم أننا قد اكتشفنا جنة عدن ؛ والمفترض في هذه الحالة أن سقوط آدم كان مصحوباً بسقوط رهيب في مستوى سطح الأرض انتهى بأن أصبحت جنة عدن غارقة تحت مياه المحيط .

وفي اليوم السابق لوصولنا إلى كراتشي كان الجو شديد الحرارة كثيف الرطوبة ، فلم تكن هناك نسمة ريح واحدة ، وكان سطح البحر مستوياً تماماً وزيتي المظهر . وكانت لدينا ساعة أو ساعتان من الفراغ ، إذ كان موعد دخولنا الميناء هو نهاية فترة ما بعد الظهر ؛ فأوقف الكابتن ماكينزي السفينة ، وخرج الملازم بدر والدكتور فوزي وأنا إلى البحر في القارب كي نحاول الحصول على صورة سينمائية للسفينة . إلا أن الظروف لم تكن مواتية ، لأن البحر كانت تعلوه غشاوة بسبب الحرارة جعلته يمتلئ بالساء عند الأفق ؛ ولكن الماء نفسه كان يعكس صورة رائعة للسفينة .

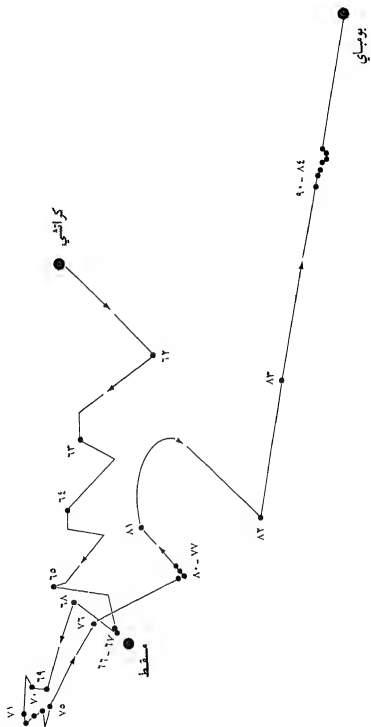
(١) انظر أيضاً الماش (١) ص ١٢١ .

وخلال فترة بعد الظهر ، أثناء سيرنا نحو الميناء ، مررنا بعدد من السلاحف السباحة على السطح ، وبأعداد لا تحصى من ثعابين البحر .

وبلغنا ميناء كراتشي في الساعة ٤ بعد الظهر . ولم نكد ندخل الميناء ونربط السفينة إلى المرسى حتى اضطر كبير مهندسينا إلى وقف البخار ، فتوقف مولد الكهرباء بدوره وأصبحنا بلا أنوار ولا مراوح ، فلم تلبث قمري في هذه الظروف أن أصبحت غير صالحة للإقامة . غير أننا لم نكد نصل حتى بدأ يتوافد علينا عدد من الأصدقاء القدامى الذين لم أكن أعرف حتى أن موقع عملهم في كراتشي . وكان أول هؤلاء هو الكوماندير « جاك راتري Jack Rattray » من البحرية الامبراطورية ، وكنت أعرفه منذ سنوات عديدة في عدن وفي بورت بلير في جزر أندامان ، فوجدته هنا قد أصبح الضابط المختص بالنقل البحري ، وأصبح كل أعضاء البعثة الإنجليز بفضل مساعيه الحميدة أعضاء شرف في نادي السند ، مما أتاح لي أن أحصل على غرفة للإقامة في النادي لبضعة أيام . وكان من الأصدقاء القدامى أيضاً المستر كامبل الذي يعمل في أحد المصارف . وأخيراً المستر أودين تيلور ، كبير المهندسين المسؤول عن قناطر سوكونر الكبرى ، والذي كنت قد تعرفت به على ظهر السفينة برينثانيا « Britannia » في طريق عودتي من الهند إلى إنجلترا في شهر أبريل السابق ؛ وكان يقضي بضعة أيام في كراتشي بصحبة زوجته . وقد قضيت في صحبة هؤلاء جميعاً وقتاً طيباً جداً . ولم أكن أوي إلى فراشي إلا بعد منتصف الليل بوقت طويل أحياناً . ومن حسن الحظ أنه لا يوجد في كراتشي أحد يستطيع مبكراً ؛ والقلائل هم الذين يبدأون عملهم قبل الساعة ١١ صباحاً . ومن الأصدقاء القدامى الذين التقيت بهم في كراتشي أيضاً المستر هوارد ، الذي كان طبيباً مساعداً على السفينة « انفيستيجاتور Investigator » التي توليت قيادتها في ١٩١٠ - ١٩١١ ، وأصبح الآن الضابط الصحي المسؤول في الميناء . وقد أمكنني عن طريق مساعيه الطيبة أن أحصل من مختبر البلدية على بعض أنابيب الأجار المعقمة ، حتى يمكنني إذا سنحت الفرصة أن أحاول زرع أي بكتيريا موجودة في ذلك الطين الأخضر الذي تفوح منه بقوة رائحة الهيدروجين المكبرت القوية .

وقد عاملتنا سلطات ميناء كراتشي معاملة طيبة جداً ، فلم تقتصر على إعفاء البعثة من رسوم الميناء ، بل إن رئيس مجلس إدارتها أصدر أمراً بإعفائنا من أي رسوم أخرى قد تجب علينا ، مثل رسوم إمدادنا بالماء ، إلخ . وليس بمقدورنا أن نفهم هذه السلطات حقها من الشكر على ما عاملت به البعثة من بالغ الكرم .

وفي يوم ١٦ نوفمبر / تشرين الثاني تمكن كبير مهندسينا من تشغيل مراحل السفينة مرة أخرى ، فهاجرت ثانية إلى مقري على ظهر السفينة ، حيث قضيت ليلة هادئة قبل أن نبحر يوم ١٧ نوفمبر / تشرين الثاني حوالي الساعة ١٢،٣٠ ظهراً .



الشكل ١٩ - الجولة ٤ : كراتشي - بومباي مسقط ، مبنياً عليها أرقام المحطات .
من ١٧ نوفمبر/ تشرين الثاني إلى ٨ ديسمبر/ كانون الأول ١٩٣٣ .

الفصل الخامس

من كراتشي إلى خليج عمان ، وبومباي

من ١٧ نوفمبر/ تشرين الثاني إلى ٨ ديسمبر/ كانون الأول ١٩٢٣

غادرنا كراتشي في جو ضبابي غائم قليل الرياح ، فكانت البداية من هناك هادئة جداً . واتجهنا أولاً نحو الجنوب الغربي كي نعبّر بانحراف فوق « نئو مري » وهضبة كراتشي ، ثم نتحول بعد ذلك متجهين شمالاً كي نبلغ ساحل بلوختان . وفي حوالي الساعة الخامسة من مساء ذلك اليوم تعرضنا لرذاذ مطر خفيف كان أول مطر نشهده منذ غادرنا الإسكندرية . وكان مقررًا أن نبلغ غاية مرحلتنا الأولى في الساعة ٨ من صباح اليوم التالي تقريباً وقد أوقفنا السفينة بالفعل في الساعة ٧,٣٠ من صباح يوم ١٩ نوفمبر/ تشرين الثاني عندما وصلنا إلى الموقع المطلوب . وكانت السماء غائمة ، مع نسيم بارد يهب من الشمال الشرقي . وسجل مسبار الصدى عمقاً قدره ١٩٠٠ متر ، وعندما أنزلنا أنبوبة بيجلو بلغت القاع عند عمق ١٩٠٤ متر ، فكان التوافق متقارباً جداً . ووجدنا القاع يتألف من طمي رمادي قوي اللزوجة ، فأنزلنا شبكة جر أجاسيز ونفذنا عملية جر ناجحة تماماً (المحطة ٦٥) ، وعادت الشبكة إلى سطح السفينة في الساعة الواحدة مساءً . وكان في قاع الشبكة طمي كثير ، فأفرغناه في صندوق خشبي وبدأنا نبحث فيه عن عينات الأحياء . وبمجرد استعادة الشبكة إلى سطح السفينة تابعتنا طريقنا نحو الشمال كي نبلغ محطتنا التالية ، فاصبحت الرياح تهب على مقدمة الجانب الأيمن للسفينة ، مما جعل مباحث تتأرجح قليلاً ، وأن تغمر مياه الأمواج سطحها الأسفل الأمامي . وقرب نهاية عملية الفرز ، جاءت موجة عالية جداً واجتاحت السطح فقلبت وعاءاً كان يحتوي على عدد من الكائنات الصغيرة التي انسكبت من الوعاء فاجتاحتها مياه الموجة ، ولكننا تمكنا من استرداد معظمها قبل أن تسقط في البحر .

وقرب المساء زاد اشتداد الريح وأصبحنا نعبّر بحراً هائجاً يأتي موجه من الشمال الشرقي ويزيد من تعقيد حالته موجات بطيئة آتية من الجنوب الغربي ، مما جعل السفينة تتأرجح في حركة مضطربة مزعجة إلى حد بعيد . وفي ساعة العشاء ، كان جيلسون متحملاً الأمر جيداً ويبدو عليه المرح ، وكان مآكان - وهو خبير في الإبحار بالقوارب - غير متأثر باضطراب البحر على الإطلاق ؛ أما طومسون وكيميائيا المصري عبد الفتاح محمد فكان دوار البحر قد تغلب

عليها تماماً ؛ بل إن الدكتور فوزي نفسه أفرغ عشاءه من معدته قبل أن يهضم أي قدر منه ؛ ولم ينقذ كبير المهندسين من الحرج سوى التجائه إلى عنبر الماكينة أسفل السفينة ؛ فمن الأمور الغريبة التي لاحظتها كثيراً أن المهندسين على السفن يجدون قدراً من الراحة أسفل السفينة في عنابر الماكينات - حيث تفوح رائحة زيت التشحيم - أكبر مما يجدونه في أي مكان آخر على السفينة ، في حين أن من الصعب تخيل أي شيء آخر أكثر قدرة من هذه الرائحة على إثارة الغثيان لدى أفراد طاقم السفينة الآخرين .

ومع حلول الصباح كنا قد بلغنا منطقة تخميناً فيها مرتفعات الأرض من الرياح ، فغدت الظروف أكثر راحة . وكان يبدو لأعيننا بعيداً في الشمال ساحل بلوخستان . وعندما سعدت إلى جسر الربان كي أعين كيفية تقدمنا وأطلع على مؤشرات مسبار الصدى عن طبيعة القاع ، وجدت أننا نسير على ما يبدو في خط مواز تماماً لسلسلة تلال مغمورة ، إذ كان القاع يرتفع ويهبط بالتتابع على نحو جد غريب . وبدأ أننا نعبّر سلسلة من الوهاد والتوءات ، إذ كان عمق القاع يتأرجح باستمرار بين ١١٠ و ٨٠٠ قامة ، بالإضافة إلى عديد من الأصداء الغربية التي كانت تأتي من منحدر مغمور يقع على بعدة من أحد جانبي السفينة .

وفي الساعة ٨,٣٠ صباحاً كنا نبحر في مياه عمقها ١٠٠٠ قامة بالضبط حسبما سجله مسبار الصدى . ولما كان ذلك هو العمق الذي كنت أستهدفه ، فقد أوقفنا السفينة وبدأنا ننفذ محطة أخرى (المحطة ٦٣) . وحاولنا في البداية أن نسير القاع بأنبوبة بيجلو صغيرة ، وثبتنا إلى السلك فوقها بمسافة ١٥ متراً قنينة إيكمان القلابية للمياه كي تعطينا عينة من الماء وبيئاً عن درجة حرارته . ولم تنبئ أي إشارة تدل على أن أنبوبة بيجلو قد بلغت القاع ، لذلك حين وجدنا أننا قد أرخينا من السلك ١٠٠ متر زيادة عن العمق الذي سجله مسبار الصدى ، توقفنا عن الإرخاء وسحبنا الأنبوبة ، فوجدنا أنها قد اخترقت القاع - الذي كان يتألف من طين رمادي رخو جداً - اختراقاً بلغ من عمقه أنها انغمرت فيه بكاملها كما انغمر فيه كذلك نصف الثقل الإضافي الذي ثبتناه فوقها . عندئذ أنزلنا شبكة أجاسيز (المحطة ٦٣) وأجرينا عملية جر ، وبدأ أن كل شيء يسير سيراً مرضياً ، ولم يزد معدل الشد الذي يبينه الدينامومتر عن الطن الواحد إلا بقليل ، ثم زاد هذا المعدل مع استمرار الجر حتى بلغ طناً وستمائة كيلوجرام . وتركنا الشبكة في القاع مدة ساعة ، آملين في صيد ناجح ، ولكننا عندما سحبناها وجدنا أن أنشوطه السلك على هيكل الشبكة قد انحلت فانفصلت الشبكة كلها عن هيكلها وبقيت في القاع . والتفسير الوحيد الذي أجده لذلك هو أن الشبكة قد امتلأت تماماً بطين القاع الرخو ، وعندما رفعت من القاع كان وزن ما بها من الطين أكبر مما تحتمله الشبكة فانفصلت عن رابطي طرفيها . وكان ضياع هذه الشبكة أمراً مؤسفاً جداً ، إذ لم يعد لدينا بعدها غير شبكة واحدة يمكن استخدامها على هيكل أجاسيز ، وهي إلى ذلك شبكة قديمة سبق ترقيعها أكثر من مرة .

وفي ليلة ١٩ نوفمبر/ تشرين الثاني سرنا في اتجاه الجنوب الغربي كي نعبّر سلسلة التلال

المغمورة مرة أخرى ونحاول تكوين فكرة أكثر وضوحاً وتحديداً عن مسار تلك التلال ، ثم نحولنا إلى الشمال الغربي كي نبلغ محطة يمكننا أن ننفذ فيها عملية جري في عمق ٢٥٠ قامة تقريباً . وكان لون البحر خلال اليوم السابق أخضر تماماً ؛ وفي الليل ، عندما كانت الأمواج تنكسر ومياه المحيط تضطرب ، كان ذلك يكشف عن درجة لا يستهان بها من الإشعاع الضوئي على السطح .

وفي صباح يوم ٢٠ نوفمبر / تشرين الثاني كان نسيم قوي لا يزال يهب ، ولكن من الشمال الغربي ، بقوة تبلغ ٤ درجات على مقياس بوفورت ، وكانت مباحث تتأرجح وتتمايل إلى درجة مرهقة بعض الشيء ؛ وكانت تلوح لعيوننا عن بعد في الشمال معالم خافتة للساحل الفارسي . وأوقفنا السفينة في الساعة ٨,٣٠ صباحاً ، وسرعان ما انشغل الكيميائيان بسبر القاع وأخذ عينة مياه من عمق ٢٥٠ قامة تقريباً . وقد تم بلوغ القاع عند عمق ٤٤٨ متراً ، وكانت العينة التي سحبت منه تتألف من طمي رخو ولكنه لزج . ولما كنا قد فقدنا شبكة أجاسيز في المحطة السابقة ، فقد صممت على تجربة شبكة مونيغاسك للجبر ، وكان ماكان وفوزي قد استغرقا طوال المساء السابق في إعدادها لهذا الغرض . وعندما أنهى الكيميائيان عملهما ثبتت الشبكة إلى سلك الجبر وأزيلت إلى القاع ، حيث قمنا بجريها لمدة ساعة (المحطة ٦٤) . وكنت أتوقع أن يكون الشد حسباً بينه الدينامومتر أقوى على هذه الشبكة منه على شبكة أجاسيز ، ولكنني لم أجد اختلافاً يذكر في بداية عملية الجبر . غير أن معدل الشد ظل يتصاعد باطراد مع استمرار الجبر حتى بلغ طناً وربع طن تقريباً ، ثم ارتفع فجأة في نهاية الساعة إلى ما يزيد على ٢ طن ، وقبل أن يتاح لنا الوقت لإيقاف السفينة عاد هذا الشد فانخفض إلى أقل من طن واحد . عندئذٍ تقدمنا بالسفينة ببطء كي نرى ما سيحدث ، لأن الانخفاض المفاجيء في الشد بدا أنه يشير إلى انفلات شيء ، وأظن أننا جميعاً حسبنا أن قايش السلك على هيكل الشبكة لا بد وأن يكون قد انفصم على الأقل . ومع استمرار سيرنا البطيء بالسفينة عاد الشد إلى الزيادة حتى بلغ طنين ثم طنين ونصف طن ، واستقر أخيراً حول الطنين . وبدا من ذلك أن من المحتمل أن الشبكة قد علقت في شيء ما ، فتوقفنا عن الجبر وبدأنا نحاول رفع الشبكة . ولم ينجح الونش في البداية ، فعاد ماكينزي بمباحث إلى ما فوق السلك ، حيث تمكن الونش عندئذٍ من أن يسحب قدماً أو قدمين من السلك كلما هبطت السفينة في قاع موجة عابرة ، حتى انتهينا بالتدريج إلى رفع السلك بكامل طوله إلى سطح السفينة ؛ وكانت الأمواج خلال ذلك تعبر جانب السفينة بهدوء إلى السطح الأسفل ، إذ كان جانب السفينة بطوله في مواجهتها . وعندما نجحنا أخيراً في رفع الشبكة وجدناها مليئة بنفس الطين الرمادي الرخو ، ويبدو أن الشبكة كانت تحمل طنين منه تقريباً في بداية رفعها ، ولكن قدرأ منه - ولعله قدر كبير - قد تسرب منها أثناء صعودها ؛ ورغم ذلك فقد بقي منه فيها مقدار طن تقريباً ، فلففنا حول الشبكة حبالاً لتخفيف الشد على هيكلها وتركناها معلقة في الماء وسرنا بالسفينة أماماً ببطء كي نتخلص من قدر آخر من ذلك الطين

بتركه يتسرب في الماء . وعندما رفعنا الشبكة أخيراً إلى سطح السفينة لاحظنا أن ذلك الطين يتميز برائحة كريهة غريبة ، وإن كانت تختلف عن رائحة غاز الهيدروجين المكثرت التي خبرناها عند رأس الحد . وحين نخلنا الطين كله لم نجد أي أثر للحياة فيه ، باستثناء النصف الأمامي لحيوان جبري المياه العميقة الأحمر ولذلك فلا يكاد يوجد شك في أن الشبكة اقتنصته أثناء صعودها .

وخلال ليلة ٢٠ نوفمبر/ تشرين الثاني عدنا نسير أولاً في اتجاه الجنوب الغربي ثم في اتجاه الشمال الغربي حتى يمكننا أن نعبّر ثانية سلسلة التلال المغمورة - إذا كانت لا تزال ممتدة - التي لاحظنا وجودها من قبل إلى الشرق موازية لخط الساحل . وعند الفجر كنا نتجه شمالاً كي نبلغ أول موقع في قطاع من المحطات التي سينفذها الكيميائيان عبر خليج عمان من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي أمام مسقط . ووجدنا أثناء سيرنا نحو الساحل الفارسي أن القاع مستو بدرجة ملحوظة ، حيث ظل العمق مسافة أميال طويلة ثابتاً تقريباً عند ٩٠٠ قامة .

وبلغنا الموقع المرغوب في الساعة ٩,٠٠ صباحاً تقريباً ، وأخذنا بأنبوبه بيجلو الصغيرة عينة من القاع أظهرت أنه يتألف من طين أخضر رخو لا يتميز برائحة ملحوظة . واستناداً إلى خبرتنا السابقة ، بدا أن هذا نوع من الطين سبق أن صادفناه في المنطقة التي لم نجد فيها أي أثر للحياة ، ولذلك توقعت ألا يسفر الجر في هذه المنطقة بدورها إلا عن عقم تام . ولما كان ذلك أمراً لا يستحق أن نهدر فيه ساعة كاملة ، فقد قررت أن ننزل الجرافة بمقاس ٤ أقدام ، آملاً من ذلك على الأقل في الحصول من هذا الطين على بعض البقايا الميتة وهو ما قد لا نحصل عليه باستخدام شبكة الجر .

وقمت عملية التجريف (المحطة ٦٥) ، وكانت توقعاتي بعقم المنطقة في محلها ، إذ لم نخرج بشيء إطلاقاً في الجرافة ، سوى صمام واحد لحيوان نصلي الفروع «Lamellibranch» وعدد قليل من المخزقات «Foraminifera» .

وكنا نأمل قد قمنا بالجر أو بالتجريف في كل الأعماق تقريباً بين ٢٥٠ قامة و ١٠٠٠ قامة في الخليج أو أمام رأس الحد ، وأسفر ذلك في جميع الحالات - من الناحية العملية - عن ندرة تامة في الحياة الحيوانية . وقد أثار ذلك مجموعة من التساؤلات : أوهنا عن العمق الذي تكف عنده الحياة الحيوانية عن الوجود في هذه المنطقة . فالسطح والمناطق الساحلية الضحلة تبدو شديدة الثراء بهذه الحياة الحيوانية بينما نجد أن الحياة الحيوانية للأنواع التي تعيش في الأعماق تختفي تماماً عند نقطة ما بين عمقي ٥٠ قامة و ٢٥٠ قامة . وسؤال آخر : هل تختفي الحياة الهائمة (البلاكتون) بنفس الطريقة مع ازدياد العمق أم أنها تستمر في الوجود حتى أعماق أكبر بينما تختفي الحياة الحيوانية وحدها ؟ وسؤال ثالث : هل أحياء القاع التي توجد في مناطق أخرى عند نفس الأعماق التي يسودها هنا غياب الحياة منعدمة تماماً أم أنها توجد في هذه المنطقة عند أعماق أقل أو أكبر من نظائرها في المناطق الأخرى ، تبعاً لما إذا كانت الظروف المحلية قد دفعتها

من كراتشي الى خليج عمان وبومباي ١٥٣

إلى أعلى نحو السطح أو إلى أسفل في أعماق أبعد؟ لقد كان من الواضح أن علينا أن نحاول التوصل إلى إجابات عن هذه الأسئلة أثناء وجودنا في خليج عمان ومنطقة ساحل شبه الجزيرة العربية .

وفي مطلع يوم ٢٢ نوفمبر / تشرين الثاني بدأنا العمل في المحطة ٦٦ ، التي نقرر أن تكون محطة كاملة يتضمن برنامجها أعمالاً هيدروجرافية وبيولوجية على السواء . ولم يلبث الكيميائيان أن بدءا العمل وأنزلت أنبوبة بيجلو الصغيرة الى القاع الذي أشار المسبار إلى أنه على عمق ٦١٠ أمتار . وعادت الأنبوبة بعينة من القاع تتألف من طين رخوي لون بني مائل إلى الخضرة ليست له رائحة كريهة . ولا شك في أنه منظر مسّ وغير مألوف أن يرى الإنسان مجموعة من العلماء منهمكين بجهد في شم محتويات أنبوبة سبر أو شبكة جر بمجرد صعودها إلى السطح ، كي يروا ما إذا كان يمكنهم اكتشاف أثر لرائحة الهيدروجين المكثرت . غير أننا بعد خبرتنا في المنطقة القريبة من رأس الحد كنا نولى الانتباه دائماً إلى كل عينة أخرى من القاع يبدو فيها أي أثر لهذا الغاز بالذات .

وعندما أنهى الكيميائيان عملهما ثبتنا الجرافة مقاس ٤ أقدام إلى السلك وأنزلناها . ولما كانت السمة العامة لطين القاع يبدو أنها تشير إلى أننا لا نزال على الأرجح في نطاق منطقة انعدام الحياة ، فقد قررت مرة أخرى أن أحصر عملية التجريف في نصف ساعة ، فسحب الجرافة في الساعة ١٠,٣٠ (المحطة ٦٦) . ورغم أنها لم تلبث في القاع سوى فترة قصيرة ، ولم يبين الدينامومتر سوى مستوى شد لا يزيد عن ٧٠٠ كجم ، فقد كانت الجرافة مليئة بطين القاع إلى درجة استحالة رفعها إلى سطح السفينة دون المجازفة بتمزقها أو انفصامها لعظم ثقل ما تحتويه ، ولذا فقد تركناها معلقة إلى جانب السفينة بعض الوقت وصرنا إلى الأمام ببطء كي تتسرب منها بعض محتوياتها . وعندما تسرب من هذه المحتويات قدر كاف ، رفعناها وأفرغنا محتوياتها في صندوق خشبي ، ثم قمنا بنخل هذه المحتويات بعناية في مناخل متدرجة . ووجدنا الطين يضم عدة قطع من الصخر وبعض الأحجار التي تحمل أنابيب لديدان السيربوليد «Serpulid» . غير أن العنصر الرئيسي في حصىلة الصيد كان أصداً مئة من رخوى روستيلاريا ديليكاتولا *Rostellaria delicatula* ، الذي وجدنا منه بالفعل ثلاث عينات حية ، بالإضافة إلى عدد قليل من الديدان الحية تعيش في أنابيب طينية .

من هذا بدا أننا قد عملنا عند الحد الأدنى لوجود الحياة في هذه المنطقة أو في موضع قريب جداً من ذلك الحد ، فكان المتوقع إذن أن يكون عملنا في المياه الأقل عمقاً إيداناً ببدء العثور على قدر يعتد به من حيوانات المنطقة . لذلك أبحرنا في اتجاه الساحل العربي حتى بلغنا منطقة عمقها حوالي ١٥٠ قامة ، وتأهبنا لإنزال الجرافة مرة أخرى . وبعد أن تأخرنا ساعة لطاريء غير خطير ، أنزلنا الجرافة وبدأنا تنفيذ المحطة ٦٧ . وكان الشد على الدينامومتر ضئيلاً في البداية ، ولكن بعد أن عكس السلك عدداً من الانقاضات البسيطة ، بدا أن الجرافة على القاع دون

شك . إلا أن هذه الانتفاضات توقفت بعد دقائق قليلة ، وظل الشد على الدينامومتر منخفضاً ، فبدأنا نظن أننا قد انتقلنا إلى مياه أكثر عمقاً ، وزاد من احتمال ذلك أن مسارنا كان يتجه في معظمه بعيداً عن الساحل . غير أنني صممت على التزام السكون المحكم ، فلم تلبث الذبذبات في معدل الشد أن عادت بعد فترة قصيرة مبيّنة أن الجرافة لا تزال على القاع . ولما كان من المحتمل أن نخرج ببعض الكائنات الحية من هذا العمق الضحل نسبياً فقد تركت الجرافة في القاع مدة ساعة كاملة . وعندما جذبتها ارتفعت بسهولة ، ولكنها ما أن بلغت سطح الماء حتى وجدنا الشبكة أكثر امتلاءً بالطين من كل ما عهدناه ، فاضطررنا إلى تركها معلقة إلى جانب السفينة مع السير ببطء لتسريب بعض هذا الطين الذي كان يتميز بنفس اللون البني الضارب إلى الخضرة وإن كان أقل لزوجة من نظيره في المحطة السابقة ومن ثم أسير تسرباً . وعندما رفعا الشبكة إلى سطح السفينة نخلنا محتوياتها . ولكن الحصى كانت تتألف من عدة أحجار سوداء وقطع من الصخر ، بالإضافة إلى عدد قليل من أصداف الرخويات وأنايب الديدان الفارغة هذه المرة ، دون أي أثر آخر للحياة . فحتى في العمق الضحل نسبياً الذي لا يتجاوز ٢٧٤ متراً كنا لا نزال تحت المستوى الذي تعيش عنده الكائنات الحية في هذه المنطقة .

وبعد نهاية عملية التجريف الثانية هذه كنا نعتزم الاتجاه إلى خليج مسقط لنقضي الليل ، حتى نقدم احتراماتنا للسلطات . وبينما كنا ننفذ عملية التجريف الثانية ، رأينا أحد قوارب الخليج الفارسي الحربية رافعاً العلم الأبيض وهو يدخل الميناء ، ولكنه خرج من الميناء ثانية قبل أن ننتهي من عملنا . وكنا نود أن نلتقي بذلك القارب ، ولكننا تعزينا عن أمهاله لنا بأن عرفنا أنه لم يكن يشغل أفضل مرسى في الميناء .

ومن عادة كل سفينة تدخل ميناء مسقط الصغير غير المطروق أن ترسل جماعة إلى الشاطئ عند القرن الجنوبي للخليج وتنقش بالطلاء اسم السفينة بحروف كبيرة على صفحة الصخر . وأثناء دخولنا الماء أثارت اهتمامي رؤية أساء عدد من سفن البحرية الامبراطورية إلى جانب أساء السفن الأخرى ، وكان من بينها سفينتي السابقة «انفستيجاتور» . وبمجرد رؤسنا توجهت مع الكابتن ماكينزي لزيارة الممثل السياسي البريطاني . وتقع المدينة عند رأس الخليج على قطعة مستوية من الأرض ، تفصل بينها وبين ما وراءها من الأرض تلال من الصخور السوداء التي تشيع فيها تجاويف وثقوب صغيرة تضيئ عليها هيئة وجه شوهه الجدري . وعند كل طرف من طرفي الخليج المقوس يقوم فوق قمة تل حصن برتغالي قديم جميل ، بينما توجد عدة حصون أخرى أصغر حجماً تشغل قمم التلال الصغيرة التي تمتد فوق القرنين المتجهين نحو البحر على كل من جانبي الخليج . ولو تركنا وشأننا لما استطعنا أن نجد طريقنا وحدنا خلال الشوارع الضيقة المتعرجة ؛ ولكن عربياً يتكلم الإنجليزية وافق على أن يكون دليلنا . وفي الطريق مررنا بعدد من المنازل ، بعضها له أبواب ضخمة من الخشب المنقوش نقشاً دقيقاً جميلاً ، وبدأ أن الطريق يمر خلال عدة مبان اكتشفنا بعد ذلك أنها مباني الجمارك . وهنا جاء

من كراتشي الى حليج عمان وبومباي ١٥٥

عربي آخر يسأل من نكون وماذا نريد ، فحاولنا أن نوضح له أننا نرغب في رؤية الممثل السياسي البريطاني وأخرجنا بطاقات زيارتنا ، ولكننا اكتشفنا أن منزل الممثل لا يزال بعيداً ، يمر الطريق إليه خلال مزيج من البوابات وشارع ضيق . وفي النهاية بلغنا وجهتنا وقدما أنفسنا ، وتبين أن الممثل هو الميجور (الرائد) برمينر Major Bremner ، الذي تزوجت شقيقته من الكابتن فيبارت Captain Vibart في البحرية الامبراطورية ، وهو صديق من أعز أصدقائي العداوى وزميل سابق لي على السفينة «انفستيجاتور» . وعرفنا خلال الحديث أن وصولنا لم يكن غير متوقع ، على الرغم من أننا في الواقع لم نحاول إخطار الميناء مسبقاً بزيارتنا المعتزمة لأننا اعتقدنا أن مسقط نخلو من محطه لاسلكيه غير أن الزورق الحربي الذي رأيناه يدخل الميناء أثناء النهار كان قد أخطر الممثل السياسي برؤية سفينة تابعة للحكومة المصرية خارج الميناء « تعاني من المتاعب وتدور في حلقات متتابعة » ، ولكنه - أي الزورق - لم يتمكن من الاتصال بالسفينة المصرية ، ولم يلق رداً على إشارة له سأل فيها عما إذا كانت السفينة تحتاج إلى معونة . ولما كان برمينر يعرف من قبل أننا سنكون قادمين من الخليج حوالي ذلك الوقت فقد أمكنه أن يخمن أي سفينة تلك . وقد تكرم الميجور برمينر وصحبنا في جولة بالسياره على طول الساحل إلى مطرح ،



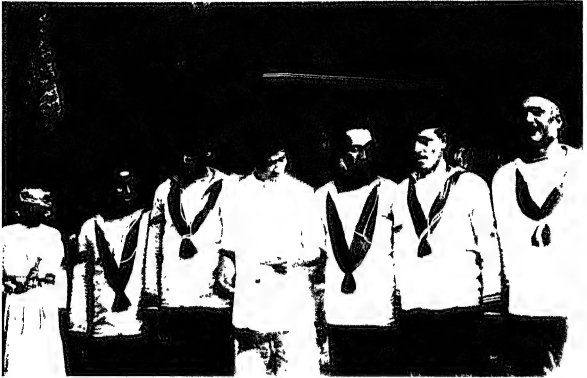
الشكل ٢٠ - مسقط - خط الساحل كما سدد من الشرفة أسفل القنصلية البريطانية ، نوفمبر / تشرين الثاني ١٩٣٣ (تصوير هـ سي جيلسون)

وهي البلدة التالية إلى الشمال ، والتي تفوق في أهميتها التجارية الحقيقية مدينة مسقط نفسها ، لأن جميع قوافل الجمال تتوقف فيها وتشحن بضائعها في سفن الضو ، التي رأينا ستاً منها راسية في خليج مطرح . وبدأ لنا أن وسيلة الترفيه الرئيسية للجيل الأصغر سناً من سكان مسقط هو لعبة الهوكي ، وكان من أول المناظر التي رأيناها مباراة في هذه اللعبة يقوم بها بضعة أولاد صغار في شارع لا يزيد عرضه عن خمسة عشر قدماً على الأكثر . وكان من سوء حظ الأولاد أن كلباً أسود كبير الحجم قد استولى على الكرة ، فتوقف اللعب إلى أن يمكن اقناع الكلب بالتخلي عنها مرة أخرى ، وهو أمر بدا أنه مصمم على تجنبه ، وإن كان تصميمه ذلك متميزاً بالصدقة والود الكثير .

وفي اليوم التالي ذهبت جماعة إلى الشاطئ لاستكشاف البلدة ، وتجمع أربعة منا في مقر الممثل المقيم لتناول الغداء مع الممثل السياسي ، الذي جاء بدوره على ظهر السفينة في المساء ليرد لنا الزيارة ويتفرج على السفينة . وكنا أثناء النهار قد أوفدنا جماعة إلى الشاطئ أضافت إسم مباحث ، بالعربية والإنجليزية ، إلى أسماء السفن الأخرى التي تزين صفحة الصخر . وفي نهاية المساء خرجنا من الميناء عائدين لاستئناف جولتنا في خليج عمان .

وحوالي الساعة ٧ من صباح يوم ٢٤ نوفمبر/ تشرين الثاني بلغنا موقع عطنتنا التالية (٦٨) في مياه عمقها ١٧٤٥ متراً . واتبعنا الإجراءات العادية ، وأنهى الكيميائيان عملهما الهيدروجرافي حوالي الساعة العاشرة والنصف ، ثم ثبتنا الجرافة المثالثة مقاس ٤ أقدام إلى سلك الحجر وأنزلناها وسحبناها فوق القاع لمدة ساعة ، كان الشد خلالها على الدينامومتر يتراوح بين طن واحد وطن وربع طن . وعندما رفعنا الشبكة في النهاية كان هناك قليل من الطين الأخضر عالقاً بهيكلها ، مما يكفي لبيان أنها كانت على القاع . وكان هناك بعض الطين أيضاً عالقاً بقاع الشبكة ، ولكن محتوياته لم تزد عن أربعة نماذج من السالبا الكبير من نوع *Salpa hexagona* ، لا بد وأنها صيدت أثناء صعود الشبكة من القاع ، وإن لم تكن هناك وسيلة لتحديد عمق اصطيادها بالضبط . وتبين من ذلك أن العمق في هذا الموقع أيضاً يجذب من الحياة تماماً ، رغم وجود كثير من الحياة الحيوانية في الأعماق الضحلة أو القريبة من السطح ، في حين توجد حول ميناء مسقط كمية لا بأس بها من المرجان النامي بالإضافة إلى الخسوية البالغة في الأسماك .

وبلغنا عطنتنا التالية (٧٠) حوالي الساعة ٨,٠٠ صباح يوم ٢٥ نوفمبر / تشرين الثاني حيث أشار مسبار الصدى إلى عمق قدره ١٢٥٠ متراً . وبعد قليل بدأ الكيميائيان عملهما ونفذنا سلسلة من الملاحظات في جميع الأعماق المقررة ، وكان الماء على السطح أو في العمق القريب منه يبدو أثناء ذلك مليئاً بالبلانكتون ، الذي كان أبرز ما فيه نماذج من السالبا الكبير من نوع *Pegea confoederata* ، وهو نفس النوع الذي تبين وجوده بغزارة على ساحل شبه الجزيرة العربية أثناء جولتنا السابقة . ويمجرد انتهاء الكيميائيين من عملهما سرنا متجهين نحو الشمال



الشكل ٢١ - البحارة على الساطي ، في مسقط (تصوير ت . ت . مكاو)

الشرقي كى نبلغ خط عمق ١٠٠ قامه أمام الساحل الفارسي ، وتحقق ذلك في الساعة ١،٣٠ بعد الظهر تفرّباً . وبمجرد أن سبرنا العمق وأخذنا عينة ماء وقياساً لدرجة حرارة الأعماق ، أنزلنا شبكة جر أوبر الكبيرة وسحبناها لمدة ساعة (المحطة ٧٠) . ورغم أن الفاع كان يتألف من نفس الطين الأخضر الرخو الذى صادفناه كثيراً من قبل - أو من طين مشابه له إلى حد بعيد على الأقل - فقد كانت حصيلة الصيد جيدة . وكان من بواعث الارتياح أن نجد بعض المواد الحية في الشبكة بعد كل عمليات الجر المجدية التي أجريناها في تلك المنطقة . وكان أبرز مكونات الصيد هو الحيوان الرخوي *Rostellaria delicatula* ، الذي حصلنا على ما لا يقل عن ٢١٣ نموذج منه ، كان بعضها يحمل فوق صدفته نوعاً آخر من الرخويات الصغيرة هو *Crepidula* . وحصلنا كذلك على بضعة نماذج من نوع رخوي آخر ، هو بيرولا *Pirula* دقيق الحجم جداً ، سدا أنه أرق من البيرولا انفسيتيجاتوريس *P. investigatoris* ، ولعله نفس النوع الذي قام مكتشفه الدكتور بايني براشاد Bani Prashad - وهو أحد زملائي في عملية المسح الأحيائي للهند - بإطلاق إسمي عليه *P. sewelli* . ووجدنا في الشبكة أيضاً خمسة أنواع من الأسماك على الأقل ، بالإضافة إلى عدد من الحيوانات الأخرى المثيرة للاهتمام ، مثل نجوم البحر ،

وديدان إيتشيورويد «Echiuroid» المغطاة بالزغب حول منتصف طولها ، وبعض السرطانات والجمبري ، وحيوانين من جراد البحر ، فكانت حصيلتنا بذلك من الحيوانات البحرية متنوعة ، وبدا واضحاً أننا قد وصلنا أخيراً إلى ما فوق حزام انعدام الحياة ، إلى منطقة غنية بحيوانات البحر .

وبمجرد سحب الشبكة إلى سطح السفينة واصلنا السير نحو الساحل الفارسي ورسونا لقضاء الليل . ونظراً للتقارير التي بلغتنا عن الموقف غير الودي للإيرانيين فقد حرصنا على الرسو خارج حد الأميال الثلاثة للمياه الإقليمية بكثير ، كي لا نعطي لأحد أي مبرر لإثارة المتاعب . وكنا نرى على البعد بلدة «جاسك» ، التي كانت فيما مضى موقع مطار هام للبريد الجوي الهندي ، ثم استوجب الأمر التخلي عنها بسبب اعتراضات السلطات الفارسية .

وكان الجو صحوً طوال اليوم ، يسوده معظم الوقت سكون في الرياح أو نسيم هادئ خفيف ، بحيث كان سطح البحر مستويًا مما أدى إلى وجود كثير من البلانكتون حولنا . وخلال فترة بعد الظهر كان النوع السائد هو ميدوزا صغيرة ذات زوائد طويلة ، لعلمها بيلاجيا بيرلا *Pelagia perla* أو نوع قريب منها . وكنا قبل يوم أو يومين قد اصطدنا عدة نماذج من نوع كبير الشبه بها ولكنه أكبر حجمًا بقليل ، وهو ما قد شير إلى انتشار هذه الميدوزا على نطاق واسع في الخليج .

وبدأنا السير في الصباح التالي في ساعة مبكرة جداً ، حوالي ٣,٣٠ صباحاً ، وسرنا نحو الغرب كي نبلغ موقعاً عند رأس الخليج في مياه عمقها ٥٠ قامة تقريباً . وكان القاع في هذه المحطة (٧١) يتألف من رمل خشن مختلط بقليل من الطين ، فلم يستقر أبداً في أنبوبة السير ، وإن ظل بعضه لحسن الحظ باقياً بين ثقل الأنبوبة . وبمجرد أن أنهى الكيميائيان ملاحظتهما أنزلنا شبكة جر أوتر إلى القاع وسحبناها عليه لمدة ساعة . وكانت حصيلة الصيد هذه المرة صغيرة ، رغم ما بدا من استمرار وجودنا في منطقة الحياة وليس في المنطقة المجذبة . وسرنا بعد ذلك نحو محطتنا التالية أمام ساحل شبه الجزيرة العربية في مياه لها نفس العمق ، فبلغناها حوالي الساعة ١,٣٠ مساءً . وقررت أن نستخدم هذه المرة شبكة جر أجاسيز (المحطة ٧٢) . وبمجرد أن بدأنا الجر ، أظهر مؤشر الدينامومتر تذبذباً كبيراً في مستويات الشد ، وبدا واضحاً في إحدى المرات أن الشبكة قد علقت بالفعل في شيء ما في القاع . غير أن الشبكة سرعان ما حررت نفسها ، فبدأنا سحبها إلى السطح بعد ساعة ، ورأينا عند بلوغها سطح الماء أن هيكلها مثنى بشدة وأن الشبكة قد تمزقت منفصلة عن الهيكل عند الطرفين ، وكان من حسن الحظ أننا لم نفقد الشبكة بكاملها . ووجدنا في طرفها الأسفل كمية كبيرة من الرمل وعدة أصداف مختلفة ، ولكن معظمها كان ميتاً ، وكانت تختلط بها مجموعة كبيرة متنوعة من الحيوانات الصغيرة ، وتطلب الأمر تفرغ ثلاثة أفراد منا للعمل حتى غروب الشمس لفرز هذا كله . وزاد من الإثارة أننا رأينا عند ارتفاع الشبكة إلى السطح أنها تحتوي على أحد ثعابين البحر . وعندما

تم فك ذيل الشبكة وتفريغ المحتويات في صندوق على ظهر السفينة خرج الثعبان إلى الصندوق في المقدمة ثم انهمرت فوقه ودفنته رمال وأصداف يقارب وزنها نصف طن . ونظراً لأن جميع ثعابين البحر سامة ، فقد كان علينا أن نستخرجه بمنتهى الحرص قبل أن يمكننا المضي في عملية الفرز . وعندما وجدناه في النهاية كان ميتاً أكثر منه حياً ؛ ورغم ما بدا عليه من بوادر الانتعاش عندما وضعناه في إناء مملوء بالكحول ، إلا أن الأمر كان بعد فوات الأوان من وجهة نظره .

وبمجرد عودة الشبكة إلى ظهر السفينة سرنا نحو الشاطئ إلى موقع رسونا فيه أمام قرية عربية اسمها « دبل دبة » لقضاء الليل . ولم نكد نرسو حتى خرج من الشاطئ قارب كبير حمل إلينا عدداً من سكان القرية جاؤوا زائرين ، ثم ذهب بعضنا إلى الشاطئ بعد قليل . وكان العرب في البداية شديدي الارتياح فينا ، وظنوا خطأ أن العلم المصري علم فارسي ، وكان واضحاً جداً أنهم لا يجنون الفرس . أما المجموعة التي ذهبت إلى الشاطئ منا فقد شاهدت بعض معالم القرية وانتهت إلى تناول الشاي مع الشيخ ، ولكنها كانت طول الوقت في حراسة مجموعة من زهاء عشرين رجلاً كلهم مسلحين بالبنادق . وكان زميلنا المصري عبد الفتاح محمد فيما يبدو هدفاً خاصاً لشكوكهم ، فرغم أنه لم يكف عن التأكيد بقوة وباللغة العربية أنه ليس فارسياً وإنما هو مصري ، إلا أن أحداً لم يصدقه ، وظللنا بعد ذلك مدة طويلة نعاكسه على سبيل التفكهة متسائلين عما كان سيلحق به لو لم يكن في ظل الحماية البريطانية . ولو كنا نرفع العلم البريطاني وحده ، بدلاً من رفع الراية الحمراء (راية البعثة) والعلم المصري معاً لما حدث شيء من ذلك الشك الذي واجهنا ، لأن الشيخ أخبر الكابتن ماكينزي أنه تحت الحماية البريطانية . إلا أنه لم يكن يعتمد على ذلك إلى حد كبير فيما يبدو ، لأنه كان يحتفظ بجيش صغير ولكنه يتميز بالكفاءة ، حيث قيل لنا أن بالقرية ٤٠٠ رجل من الرماة بالبنادق .

وغادرتنا مرسانا في الصباح التالي خارجين إلى الخليج كي نبلغ عمق ٥٠ قامة ، حيث أردت إجراء سلسلة من الملاحظات بالكباش . ولما كان هذا الكباش يزن طناً ونصف طن تقريباً ويحتاج إلى رفعه على منصة النوش قبل أن تمكن أرجحته إلى الخارج وإنزاله في الماء ، فإن الإنسان لا يتحمس للعمل به إلا في طقس هادئ نسبياً . وقد عاملنا الطقس معاملة طيبة لعدة أيام . وكان صباح يومنا هذا يشر بحال مماثل ، إذ كان البحر هادئاً تماماً ومستوياً . ورغبة منا هذه المرة في الحصول على مؤشر جيد للحظة وصول الكباش إلى القاع حتى نتجنب إرخاء قدر زائد من السلك والتعرض بالتالي لالتواء السلك المرتخي وتعقده ، فقد ثبتنا الدينامومتر فوق عجلة القياس ، بحيث أنه عندما يصل الكباش إلى القاع وينخفض الشد على السلك يبين مؤشر الدينامومتر هذا الانخفاض على الفور . وقد سارت مناورة إنزال الكباش على ما يرام وأعطي الدينامومتر مؤشراً جيداً ، ولكن المؤشر الأفضل من ذلك كان الاختفاء المفاجئ للثور في السلك نفسه . وبعد ذلك رفعنا الكباش ثانية وأخذنا نفحص ما جاءنا به ، فكان يتألف من

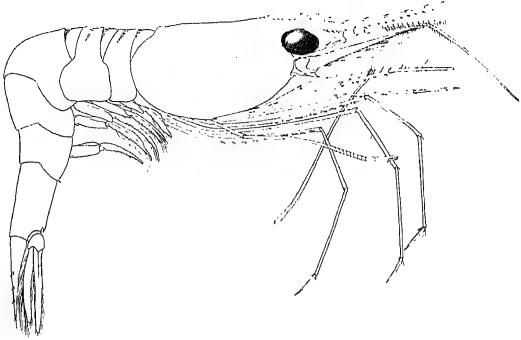
أصداف رخويات ميتة مختلطة ببعض الرمال وبقليل من الطين الأخضر . وقد حفظنا مقدار رطل من الرواسب في وعاء ، ثم غربلنا الباقي فلم نجد إلا النزر اليسير من الأحياء .

وواصلنا الخروج بعد ذلك موعليين في الخليج لنبلغ عمق ٨٠ قامة ، ولكن مسبار الصدى تحلى عنا في اللحظة الخامسة وتوقف عن العمل . ولما كان طومسون وجيلسون يريدان ساعة في وسط النهار لتجربة جهازهما للتسجيل الضوئي ، فقد أوقفنا السفينة حتى يجريا تجربتهما ويتم إصلاح مسبار الصدى في نفس الوقت . وعندما بدأ هذا الأخير يعمل مرة أخرى وجدنا أننا في مياه أعمق من اللازم ، فعندنا أدراجنا مبحرين نحو ساحل الجزيرة العربية حتى بلغنا منطقة العمق المطلوب . عندئذ أنزلنا الكبّاش مرة أخرى وحصلنا على عينة من القاع (المحطة ٧٤) . ولم يبين الدينامومتر هذه المرة أي إشارة على وصول الكبّاش إلى القاع ، ولكن ارتخاء الشد على السلك بين ذلك بجلاء عند ١٦٠ متراً . وكان القاع هنا يتألف من طين أخضر رخو ورمل . وبعد أن حفظنا عينة منه بحالتها انتهزنا الفرصة لشطف بعض الماء المحتجز حتى يمكن لكيمايينا تحليله ومقارنته بالماء العائم على السطح . ثم غربلنا بقية الطين فحصلنا هذه المرة على عدد هائل من الأحياء ، بما فيها عدد من القشريات البطنية الأقدام وقليل من الديدان .

وسرنا بعد ذلك نحو الساحل العربي وألقينا مرسانا لقضاء الليل أمام واحدة صغيرة تضم عدداً من الأكواخ والمساكن البسيطة تتألف منها معاً قرية « خور فكان » . وكان هناك شاطئ رملي جيد توجد على طوله - بين ذراعين خارجين من سلسلة التلال الممتدة بحذاء الساحل - مجموعة كثيفة من النخيل ، بينما تنتشر شجيرات صغيرة خضراء صاعدة السفحين السفليين للذراعين الممتدين داخل البحر . وبدت المنطقة باستثناء هذه الواحة جرداء عارية تماماً من الخضرة . ولم نكد نرسو حتى خرج إلينا عدد من السكان وباعوا لنا بعض السمك الطازج الذي أتاح لنا تغييراً مستحباً في قائمة طعامنا .

وغادرنا مرسانا في باكورة اليوم التالي ، وبلغنا مياهاً عمقها ١١٠ قامة حسبما سجله مسبار الصدى في الساعة ٩,٣٠ صباحاً ، وأنزلنا الكبّاش تواء حيث انضحت لحظة اصطدامه بالقاع من ارتخاء الشد على السلك ، رغم أن الدينامومتر لم يبد إشارة واضحة على ذلك . وعندنا نسترجع الكبّاش على الفور ، وتبين بمجرد بلوغه سطح الماء أنه قد انغرس جيداً في طين القاع ، إذ كان هناك طين زائد كثير لا يزال عالقاً بجوانبه وبأسلاكه . وعندما أفرغنا محتوياته وفحصناها لم نجد إلا القليل من الأحياء : حيوان رخوي واحد وجرداء بحر واحدة . عندئذ ثبتنا شبكة جر أوتر لتنفيذ المحطة ٧٥ . وكنا في المرات السابقة نستخدم ألحمة لا يزيد طولها عن ٧٥ قدماً ، وبدا أن من الجائز أنها ليست طويلة بما يكفي للسماح للوحات أو الطباقي بالانفصال بدرجة كافية وفتح فم الشبكة إلى أقصاه ، خاصة وأن اللجامين كانا يميلان كثيراً إلى الالتفاف حول بعضهما . لذلك استخدمنا هذه المرة ألحمة ذات طول مضاعف وأدخلنا رباطاً أو قيداً

من كراتشي الى خليج عمان وبومباي ١٦١



الشكل ٢٢ - بليسيونيكا ماينور *Plesionika minor* ، وهو نوع من الجمبري لم يسبق وصفه ، صيد في المحطة ٧٥ ولم يرد ذكره في رواية سيويل .

متأرجحاً خفيفاً بين كل لجام وبين لوح الأوتر المناظر وأبقينا شبكة الجر على القاع مدة ساعة ، وعندما رفعناها وجدنا أننا قد حصلنا على صيد يعد من أكبر ما صادفناه حتى ذلك الوقت . وكان العنصر الرئيسي في حصيلة الصيد عدد كبير (٦٦٦) من خيار البحر ، كلها من نفس النوع على ما يبدو ؛ وعدد لا يستهان به من الأسماك ، معظمها صغير ، وعدد من حيوانات الحبار وبعض الميذوزا الكبيرة ذات لون بني غامق . وقد كانت هذه الحصيلة الكبيرة - رغم أنها ليست كثيرة التنوع - مفاجأة يعتد بها بعد ما صادفناه من فقر شديد في صيدنا السابق عدة مرات .

وكنّا أثناء انجهازنا إلى هذه المحطة قد مررنا بسرب كبير من الدرافيل ، ولكنها لم تبد أي اهتمام بوجودنا ، إذ مرت على مسافة قريبة جداً من السفينة دون أن تكثر بنا على الإطلاق ، وتابعت سيرها في هدوء متجهة في طريقها نحو الشمال الغربي ، وهو الاتجاه المضاد لانجهازنا بالضبط .

وبعد إنجاز عملنا في المحطة ٧٥ تابعتنا مسيرتنا خروجاً إلى منطقة المياه العميقة في وسط الخليج ، فبلغناها صباح يوم ٢٩ نوفمبر/ تشرين الثاني وتوقفنا لإجراء ملاحظات هيدروجرافية في قطاع على طول بعض محطتنا السابقة كي نستكمل قطاعاً يمتد عبر الخليج كله ، ولإجراء عمليات جمع بشباك البلاكتون الكبيرة كي نتبين - إذا أمكن - ما إذا كانت الكائنات الحية تختلف باختلاف طبقات المياه التي اكتشف الكيمائيان وجودها في الخليج . وبدأ العمل بعد

الساعة ٨ بقليل ، وبحلول الساعة ١,٤٥ كان الكيميائيان قد انتهيا من مهمتها ، وثبتنا شبكة البلاستيك من مقاس ٢ متر إلى السلك ، ومعها ثقل انسيابي الشكل بالإضافة إلى مسجل العمق ؛ وأثناء إرخاء السلك ، ثبتنا على مسافات سلسلة من أربعة شبك أخرى قطر كل منها متر واحد (المحطة ٧٦). ثم أُرخينا كمية كافية من السلك رأينا بحسابنا أنها تكفي كي تجري الشبكة الكبيرة صيدها على عمق ١٦٠٠ متر تقريباً ، وجربنا السلك كله بشبكه لمدة ساعة . وعند رفعه وجدنا أن اثنين من الشباك مصنوعتان من الحرير الرفيع قد انشقتا ، ولكن حصيلة الصيد التي بقيت في الشباك رغم ذلك كانت مرضية ، وكان من شأن فحصها أن يبين ما إذا كانت توجد أي اختلافات بين الأحياء المائية في مختلف طبقات المياه سوى تلك الاختلافات التي تقترب عادة بازدياد العمق . ولم يكشف الفحص السريع لمحتويات الشباك عن وجود أي شيء غير عادي فيما يتعلق بأحياء مختلف المستويات ، ولكن حقيقة اصطيد الأحياء في جميع الأعماق بدا أنها تشير إلى أن سبب اقترار القاع بين عمقي ٢٥٠ و ١٥٠٠ متر لا يرجع إلى الماء نفسه ، وإنما يجب البحث عنه في الطين الذي يتألف منه القاع .

وبعد إتمام عملنا اتخذنا وجهتنا إلى رأس الحد لتنفيذ بعض الملاحظات الإضافية على طين القاع في تلك المنطقة قبل أن نغادرها .

وأبحرنا متجاوزين رأس الحد في منتصف الصباح يوم ٣٠ نوفمبر/تشرين الثاني وبلغنا وجهتنا عند الظهر . وعجرو وصولنا إلى الموقع أنزلنا الكبش . وكان العمق في هذه الحالة أقل منه في موقع المحطة ٥٦ ، إذ لم يزد عن ٤١ متراً بدلاً من ٥٧ . ولكننا بمجرد استرجاع الكبش تأكدنا بما لا يدع مجالاً للشك أننا قد وقعنا على الموقع الصحيح ، إذ كانت محتوياته تنضح بنفس الغاز الكريه الرائحة ، الذي كانت فقاقيعه تشاهد متدافعة إلى السطح أثناء خروج الكبش من الأمطار الأخيرة القليلة من الماء . وقمت على الفور بوضع كميات من الطين في عدد من أنابيب الزرع كي أحاول زرع أي بكتيريا يمكن أن تكون حية فيه وقائمة بإنتاج الغاز . وعولجت عينة كبيرة من الطين بالشفط وسحب منها بعض الماء المحتجز لتحليله كيميائياً . ولما كانت هذه المعالجة لا بد وأن تؤدي في حد ذاتها إلى استخلاص بعض الغاز من الماء ، فقد تركنا عينة أخرى من الطين تستقر قبل أن نأخذ ما نحلف طافياً فوقها من الماء ؛ أما بقية الطين فقد مررناه عبر المناخل ولم نجد فيه أي أثر لأي كائن حي .

وكنتم قد اعتمدت تنفيذ ثلاث عمليات تجريف عند أعماق ١٥٠ و ٢٥٠ و ٣٥٠ متراً تقريباً كي أحاول تعيين الحد الأعلى لمنطقة انعدام الحياة . غير أن القاع تبين أنه غير منتظم التضاريس إلى درجة أننا قبل أن ننتهي من العمل في المحطة الأولى كانت السفينة قد انجرفت بنا إلى مياه عمقها زهاء ٣٥٠ متراً ، فثبتنا جرافة السالب إلى السلك وأنزلناها على الفور (المحطة ٧٧) ، وسحبناها لمدة ٤٠ دقيقة . وعند رفعها وجدناها مليئة بنفس الطين الكريه الرائحة ، رغم أن العمق كان قد تناقص أثناء عملية الجر إلى ٢٧٤ متراً . وبعد نخل محتويات الجرافة

من كراتشي الى خليج عمان وبومبيي ١٦٣

بأكملها كان كل ما وجدناه هو سرطان واحد .

أبحرنا بعد ذلك مسافة قصيرة في اتجاه الشاطئ حتى بلغنا عمق ١٦٣ متراً ، وأجرى فاركوهارسون عملية سبر مستخدماً ماكينة لوكاس الصغيرة للسبر ، فعادت بعينة من الطين المشبع بالهيدروجين المكبرت ، وتبين من ذلك أننا لا نزال في منطقة انعدام الحياة ، فسرنا بالسفينة مسافة أخرى نحو الشاطئ . وواتتنا عملية السبر التالية في عمق ١٠٢ متراً بعينة قاع من الطين الأخضر أيضاً ، ولكنها لم تكن مشبعة فيها يبدو برائحة الهيدروجين المكبرت ، فأنزلنا جرافة السالبا مرة ثانية (المحطة ٧٩) لمدة نصف ساعة ، فعادت لنا مليئة بنفس الطين الكريه الرائحة وخالية من علامات الحياة باستثناء جراداة بحر واحدة . وعدنا نبحر نحو الشاطئ ، ولكننا لم نكد نقطع بضعة عشرات من الأمتار حتى « ارتفع القاع مثل جدار المنزل » ووجدنا أنفسنا في مياه عمقها لا يزيد عن ٩ - ١٢ قامة (المحطة ٨٠) . عندئذ أنزلنا الجرافة مرة أخرى فعادت لنا هذه المرة بعد نصف ساعة مليئة برمال خشنة نظيفة تضم أصداً لأشكال متنوعة من الأحياء البحرية . وبذلك حسمت مسألة الحد الأعلى لمنطقة انعدام الحياة ، إذ تبين بوضوح أنها تمتد صاعدة حتى تبلغ حافة المنطقة المستوية للمياه الضحلة على الرصيف القاري .

وتقتد الأرض إلى الشمال الشرقي من هذه المنطقة حتى تشكل مرتفع رأس الحبة . وكان اثنان من طاقم علمائنا قد نزلا إلى البر هناك في زيارتنا السابقة وذكر أن الرأس البارز في البحر يتألف في معظمه من الحمم البركانية (اللافا) والبالزت ، ومن الواضح أن أصله بركاني . وبدا جائزاً أن يكون وجود الهيدروجين المكبرت راجعاً لهذا السبب . إلا أنه لما كانت جميع البراكين الموجودة على طول هذا الساحل خامدة منذ أمد بعيد ، فإن هذا الافتراض لم يقدم حلاً ممكنًا للمشكلة ، كما أن حقيقة امتداد منطقة انعدام الحياة إلى ما يتجاوز بكثير حدود منطقة وجود هذا الغاز تشير إلى أن هناك عاملاً آخر يمارس تأثيره ، ولعله البكتيريا ، مما جعلني أمل أن تعطينا مزارعنا البكتيرية مؤشراً جديداً في هذا الصدد .

وبعد إنهاء عملنا في هذه المنطقة أبحرنا شمالاً مرة أخرى إلى المنطقة العميقة لخليج عمان وأجرينا محطة كاملة هناك ، حيث قام الكيميائيان بسلسلة من الملاحظات الهيدروجرافية بينما أجرى البيولوجيان عملية جر على القاع بشبكة مونيغاسك (المحطة ٨١) . وحتى في عمق قدره ٢٠٠٠ قامة تقريباً كنا لا نزال في منطقة الطمي الرمادي بما تتميز به من ندرة في الأحياء . وبعد إرخاء ثلاثة أميال تقريباً من السلك الذي بُثَّت الشبكة إلى نهايته وسحبها ثانية بعد جرها على القاع لمدة ساعة - وهي عملية شغلنا شغلاً كاملاً طوال ست ساعات - كان كل ما خرجنا به هو اثنان من سمك نجمة البحر وحيوان واحد من جبري الأعماق الكبير ، الأجح أنه قد صيد أثناء صعود الشبكة .

وبعد إنهاء عملية الجر هذه عدنا نسبر نحو الجنوب الغربي لنبلغ بقعة أخرى أراد الكيميائيان أن يجربا فيها مزيداً من الملاحظات ، فضلاً عن رغبتنا في إجراء مسح آخر للمنطقة

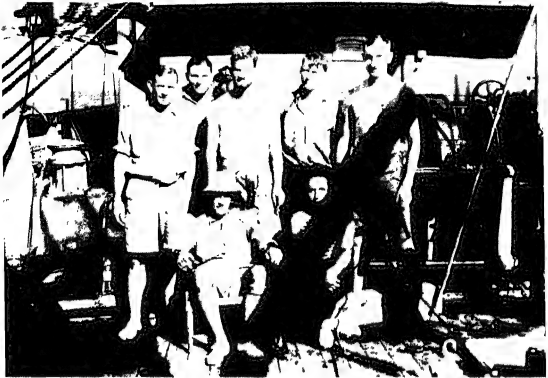
بمسبار الصدى . وكانت هذه الآلة قد أتاحت لنا بالفعل أن نغسح منطقة كان يمكن قبل سنوات قليلة أن يستغرق مسحها ثلاثة مواسم كاملة بالأسلوب القديم لسبر الأعماق بقياس طول السلك . وكانت النتائج التي حصلنا عليها مثيرة للاهتمام ، لأننا تتبعنا تحت سطح البحر ثلاث سلاسل تلال كبيرة تمتد من الساحل في جوار كراتشي نحو الغرب والجنوب الغربي . وتمتد السلسلة الواقعة إلى أقصى الشمال مستقيمة تقريباً في اتجاه الغرب إلى داخل خليج عمان ، موازية لساحل بلوخرستان ، في حين تمتد السلسلتان الأخريان - كما سبق أن ذكرت - في اتجاه الجنوب الغربي يفصلهما عن بعضهما منخفض عميق يصل عمقه إلى ٢٠٠٠ قامة تقريباً ، في حين أن المنطقة الرئيسية لخليج عمان لا يزيد عمقها عن زهاء ١٨٥٠ قامة تقريباً .

وظل الطقس صحواً ، والبحر هادئاً مستوياً طوال عدة أيام . وبعد ظهر يوم ٢ ديسمبر/كانون الأول كنا نبحر بسرعة ١٠ عقد تقريباً ، وهو ما يزيد كثيراً عن كل سرعات سيرنا السابقة . غير أنه كما قال سليمان الحكيم : « قبل السقوط الكبرياء » ، ففي حوالي الساعة ٣,١٠ بعد الظهر أخذت السفينة تبطئ سيرها بالتدريج حتى توقفت تماماً . وعندما استفسرت عما حدث قيل لي أن أرضية فرن الماكينة بأكملها قد سقطت بعد أن صهرت حرارة النيران قضبان الحمل التي أصبحت ترقد في كتلة نصف مصهورة على أرضية مخزن الفحم . وكان من المستحيل عمل أي شيء قبل أن تبرد هذه الكتلة الحديدية إلى درجة تسمح للمهندسين برفعها وإلقائها في البحر . واستدعى الأمر بطبيعة الحال تركيب قضبان حمل جديدة ، فلم نعاود السير بالفعل إلا في الساعة الثامنة مساءً تقريباً ، وأدى هذا التأخير إلى خفض ما كنا نتوقعه من وقت متاح بمقدار خمس ساعات كاملة .

وأثناء سيرنا نحو الشرق عبر الطرف الشمالي لبحر العرب متجهين إلى بومباي ، حيث تنتهي جولتنا ، نفذنا محطات هيدروغرافية في أيام ٣ و ٤ و ٥ ديسمبر/كانون الأول . وفي يومي ٦ و ٧ ديسمبر / كانون الأول التاليين كان البيولوجيان مشغولين تماماً ويعملان تحت ضغط كبير . وقد نفذنا في أول هذين اليومين (٦ ديسمبر/كانون الأول) عملية جر واحدة (المحطة ٨٥) بالتعاون مع الكيميائيين ، وعملية جر أخرى (المحطة ٨٦) مستقلة . وفي يوم ٧ ديسمبر/كانون الأول نفذنا أربع محطات ، اشتملت على عمليتي جر (المحطة ٨٧) وثلاث رفعات بالكباش . وقد كان تنفيذ ست محطات في يومين أمراً مرهقاً ، إلا أن تلك كانت هي فرصتنا الوحيدة لاستقصاء المنحدر القاري أمام غرب الهند ، فبذلنا كل ما لدينا من جهد لإنجاز أقصى ما نستطيع .

ويبدو أن هذه المنطقة قليلة الخصوبة ، لأننا لم نخرج من عمليات الجر الأربع إلا بالشعر اليسير من الحياة الحيوانية ، رغم أننا توصلنا إلى اكتشاف أو اثنين مثيرين للاهتمام . ففي المحطة التي نفذناها في عمق ٢٨٦ متراً (٨٨) حصلنا بالكباش على عينة جيدة من القاع تفوح منها رائحة للهيدروجين المكثرت وإن لم تكن قوية . وكان القاع في تلك البقعة يتألف من مادة

من كراشي الى خليج عمان وبومباي ١٦٥



١١-٢٣ - هذه العليسة تخلص العمل ، أمام بومباي ، في ديسمبر / كانون الأول ١٩٣٣ . من اليسار إلى اليمين ،
« هوف » ، « هاريسون » ، « عبدالصالح محمد » ، « طومسون » ، « واثان » ، « جيلسون » ، « جلوسا » ، « سيويل » و « فوزي » .

ومادة شبيهة بالطمي فوقها طبقة من الطين أو الردغة ذات لون بني أو أسود ، يبدو أن مصدرها أرضي ، إذ كانت تتألف - جزئياً على الأقل - من بقايا خضروات وتحتوي على جناح ذبابة . ويبدو جائزاً أن هذه الطبقة أتت من نهري ناربادا وتابي اللذين يصبان في خليج كامباي ، وأن هذه الفضلات تجرف خارج الخليج بفعل التيارات أو المد والجزر ثم ترسب في اتجاه الجنوب فوق حافة الرصيف القاري والجزء الأعلى من المنحدر القاري . ومن الممكن أن يفسر وجود رواسب قاعية مشبعة بالهيدروجين المكبرت ندرة الأحياء ، ولكننا نواجه هنا أيضاً مشكلة معرفة مصدر هذا الغاز .

وفي محطتنا قبل الأخيرة (٨٩) قضينا وقتاً مثيراً . فقد أنزلنا شبكة جر أوتر وسحبناها على القاع مدة ثلاثة أرباع الساعة ، بدا كل شيء خلاها على ما يرام ، ثم فوجئنا بالشد على الدينامومتر - الذي كان يبين نصف طن إلى ثلاثة أرباع الطن - فوجئنا بهذا الشد يفزع فجأة إلى ثلاثة أطنان . وقبل أن نتمكن من إيقاف السفينة انفصمت أنشودة السلك على الكلابيات بصوت عال وانطلقت إلى البحر كالقذيفة من فوق جانب السفينة ، فأخذ سلك الجر ينساب

من كراتشي الى خليج عمان وبومباي ١٦٧

دقائق ثم أردت الذهاب إلى فندق تاج لقص شعري بعد أن أصبحت تلك العملية ضرورية وملحة. واستأجرت سيارة تاكسي وأخبرت السائق بوجهتي، ولكنه أوضح أنه لا يستطيع بلوغ الفندق قبل أن يمر موكب الحاكم، وسار بي خلف متحف برنس أوف ويلز، حيث اعترضت السيارة عن مواصلة سيرها عند ناصية طريق هورني، فأوقفها السائق جانباً على يسار صف من السيارات والعربات الأخرى، ووصل الموكب في تلك اللحظة، فمرت أولاً فصيلة من البوليس الراكب، ثم فصيلة من الحرس الخاص للحاكم مرتدية ملابس المناسبات الفخمة بكاملها، وأعقبت ذلك عربة الحاكم الرسمية ترتفع فوقها المظلة الرسمية الذهبية، ثم فصيلة أخرى من الحرس الخاص، تبعها في مؤخرة الموكب سيارة فيها اثنان من ضباط البوليس بكامل ملابس التشريفية. وكان الجنود مصطفين على جانبي الشارع، إلا أنه بمجرد مرور الموكب انفتحت ثغرة مقابل طرف الطريق الذي كنا نقف فيه وأشار رجل البوليس المختص إلى صف السيارات ليستأنف سيره، فاتجهت كل السيارات والعربات التي كانت إلى يميني نحو الشمال في الاتجاه الذي جاء منه الموكب قبل برهة، ولكن سائق التاكسي الذي أستقله بدأ السير ثم انحرف إلى اليسار، وإذا بي أجد نفسي بعد لحظات جزءاً من موكب الحاكم السابق الذي كان آتياً خلف السيارة التي تحمل ضابطي البوليس، وواصلنا السير على هذا النسق مسافة ٣٠٠ ياردة، ثم خطر لي أن الوقت قد حان للخروج من هذا المأزق وإلا وجدت نفسي منغمساً أكثر من ذلك في طقوس الوداع الرسمي، فأوقفت التاكسي، واسترعت انتباه الضابط الذي يقود الجنود وجعلته يسمح للتاكسي الذي أستقله بالانحراف في شارع جانبي كي أتمكن من بلوغ الفندق.

وفي اليوم التالي ذهبت إلى معهد هافكين في «باريل» وقدمت نفسي والدكتور فوزي - الذي صبحني - للكلونيل سوخاي مدير المعهد، وتمكنت عن طريقه من الحصول على تعاون إدارته في فحص الطين كربة الرائحة الذي جثا به من ساحل شبه الجزيرة العربية. وقد تكرم بمحاولة زرع أي بكتيريا قد تكون موجودة فيه. وقد حصلت على التقرير المتعلق بذلك في الوقت المناسب، عندما بلغنا كولومبو بعد ثلاثة أشهر تقريباً. كذلك اصطفت الدكتور فوزي إلى المعهد الامبراطوري للعلوم وقدمته لبعض الاختصاصيين في علم الحيوان هناك، ثم ذهبت أخيراً إلى الحوض الجاف للبحرية الامبراطورية كي أرى بعض الأصدقاء والزلاء القدامى.

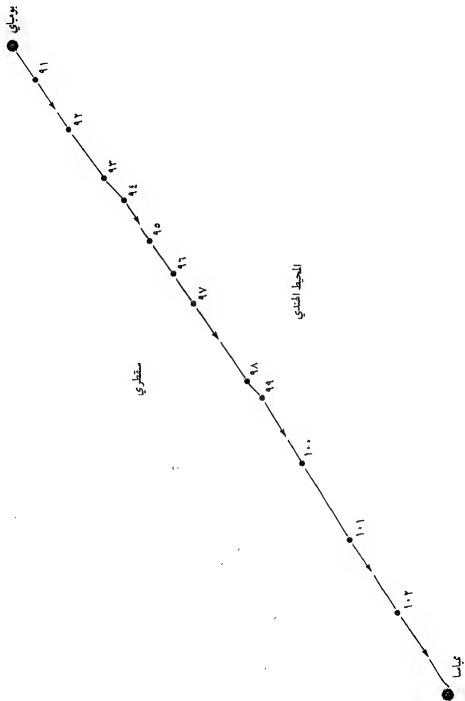
وفي صباح يوم ١٣ انشغلنا بشحن آخر إمداداتنا وما إلى ذلك على السفينة وتفنيد إجراءات الميناء العادية المتعلقة بالتفتيش الصحي والاستعداد للإبحار. وقبل أن نغادر الميناء حمل إلينا قارب البريد البحري البخاري طرداً من الكتب لمكتبة السفينة أهدها إلينا المستر هوج، الذي طوق أعناقنا بأفضال كثيرة أثناء وجودنا في الميناء.

محللاً بحرية حتى أوقفنا السفينة بأسرع ما استطعنا وبدأنا نرفع الشبكة ، فصادفتنا في البداية مقاومة كبيرة عادت واختفت فجأة ، فبدأ واضحاً أن الشبكة قد تحررت أخيراً بعد أن كانت عالقة بشيء ما في القاع . وعندما رفعناها وجدنا أن أحد ألواح (طباي) الأوتر قد أصابه تلف كبير ، إذ انتشت الحلوة الحديدية الموجودة على الجانب الأسفل بزاوية قائمة وتمزق أحد جناحي الشبكة تمزقاً شديداً . وكانت الشبكة مكتظة بكتلة كبيرة من الصخر الجيري ؛ ويظهر أننا عبرنا فوق بقعة من هذه الصخور غير المشكوك في وجودها ، ومن ثم كان من حسن حظنا أن اقتصرنا خسارتنا على ما حدث .

وبعد رفعة أخرى بالكباش في عمق ٥٠ قامة تقريباً اتخذنا طريقنا نحو بومباي فبلغناها حوالي الساعة الرابعة عصر يوم ٨ ديسمبر/كانون الأول . واعتقد أننا كنا جميعاً سعداء بدخول الميناء والحصول على قدر من الراحة ، لأن الأيام الأخيرة كانت قد شهدت تفشي الإصابة بالبرد وينوع خفيف من الانفلونزا بين جميع أفراد الطاقم . ويبدو أن واحداً منا قد التقط العدوى عندما رسونا في مسقط ، لأن أول حالة ظهرت بعد ذلك بفترة قصيرة ، ثم انتقلت عدواها بعد ذلك إلى عديد من البحارة وطاقم العلميين على السواء .

وأناء دخولنا الميناء عبر نقطة « كولايا بوينت » رأينا أن جميع السفن الحكومية قد اتخذت زينتها وأن الرايات الزاهية ترتفع في كل مكان ، واكتشفنا أن هذا العرض البهيج يجري احتفالاً بوصول حاكم بومباي الجديد ، اللورد برايسون ، الذي وصل من إنجلترا بسفينة ركاب في صباح ذلك اليوم . وسار بنا المرشد إلى أحد المراسي الحكومية قرب منطقة وسط الميناء قبالة الخوض الجاف للبحرية الامبراطورية ، حيث كنا في صحة سفيتي البحرية الامبراطورية « كلايف Olive » و « لورنس Lawrence » في صف المراسي التالي ، وسفينة البحرية البريطانية « باثان Pathan » في الصف الداخلي . وبمجرد انتهاء رباط السفينة وتأمينها ، قمنا بتزيين مباحث بكل ما استطعنا الحصول عليه من رايات .

وفي الصباح التالي وذهبت والكابتن ماكينزي إلى الشاطئ وقدمنا أنفسنا لوكلائنا ، شركة ماكينون وماكينزي وشركاهما ليمتد ، فاستقبلونا استقبالاً طيباً وتفضل أحد أصحاب الشركة - وهو المستر هوج Hogg - فعرض إيواءنا تلك الليلة قبل أن نمؤن السفينة بالفحم ، أيًا كان عدد من يريد النزول منا إلى الشاطئ . ورتبت معه أن يأخذ ستة أفراد منا ، إذ أن عملية تموين السفينة بالفحم - حتى في أحسن الظروف - هي عملية فيها كثير من القذارة وتبدأ في الصباح الباكر جداً وتستمر معظم اليوم . واتفقت مع ماكينزي (الريان) أن أقبله على الغذاء في فندق تاج ، ثم غادرت مكتب الشركة وذهبت إلى مقر جمعية بومباي للتاريخ الطبيعي حيث تبادلنا حديثاً قصيراً مع السير ريجنالد سبنس Sir Reginald Spence والمستر براتر Prater ، إذ كان عليها أن ينصرفا بعد دقيقة أو اثنتين للمشاركة في الاحتفال الخاص بوداع الحاكم السابق الذي كان مقرراً سفره على ظهر سفينة بي أند أو عند الظهر . وبقيت بعد انصرافها مدة بضع



الشكل ٢٤ - الجولة ٥ : بوميبي - مباشا مبنياً عليها أرقام المحطات .
من ١٣ ديسمبر/ كانون الأول ١٩٣٣ إلى ١ يناير/ كانون الثاني ١٩٣٤ .

الفصل السادس

من بومباي إلى ممباسا

من ١٢ ديسمبر/ كانون الأول ١٩٣٣ إلى ١ يناير/ كانون الثاني ١٩٣٤

غادرنا بومباي حوالي الساعة ١,٣٠ من بعد ظهر يوم ١٣ ديسمبر/ كانون الأول متخذين مسارنا في اتجاه الجنوب الغربي لنعبر القطاع الطويل عبر بحر العرب إلى ممباسا على الساحل الأفريقي ، آمليين أن نبلغها يوم ٣١ ديسمبر/ كانون الأول لنتمكن من الاحتفال بالعام الجديد في الميناء . وكانت المسافة التي يلزم قطعها تبلغ زهاء ٢٤٠٠ ميل ، علينا أن نقضيها بأكملها تقريباً في عرض المحيط بعيدين عن مرمى الأرض وعن طرق البواخر الرئيسية ، وليس لدينا ما يشغلنا سوى العمل . كان علينا إذن أن نعتد على أنفسنا تماماً وأن نبتكر كل ما نطلع إليه من ترفيه وترويح . ونحسب لهذا الوضع ، كان بعض زملائنا المصريين الذين يملكون جهاز حاكمي (جراموفون) قد ابتاعوا بعض الأسطوانات في بومباي ، ومن بينها أسطوانة أغرموا بها بصفة خاصة ، وتصادف أن أديرت في ساعة العشاء . ولما كانت قمراتهم في الجزء الخلفي من السفينة يتم الوصول إليها بسلم يبدأ في الصالون الخلفي ، فقد امتلأت أذاننا بالأغنية التي تكررت إدارة أسطوانتها كل ليلة حتى بدأت تصبح قرب نهاية الرحلة شيئاً معاداً مملولاً . وقد اكتشفت منذ عودتنا من البعثة أن هذا اللحن بالذات ذائع في الراديو قدر ذبوعه في الجراموفونات تقريباً ، ولا تكاد تنقضى أسابيع قليلة دون أن تذيعه فرقة أو أخرى من فرق الجاز، وعرفت كذلك أنه يتغنى باسم «علي بابا» . غير أنه نظراً لأن أسطوانتنا على السفينة كانت بلغة أجنبية ، أظهرنا الإسبانية ، فإنني لم أفهم موضوع اللحن إطلاقاً في ذلك الحين . وكان المصدر الآخر لتسليننا واهتمامنا خارج العمل هو أخبار الراديو التي كنا ننسج في التقاطها في بعض الأحيان، فنسخها على الآلة الكاتبة ونعلقها على لوحة الإعلانات في الصالون . غير أن زميلنا لويد جونز (عامل اللاسلكي) كشف هنا أيضاً عن مجال اهتمام محدود بدرجة ملحوظة ، بل وشديد المبالغة في الوطنية المحلية ، فظللنا يوماً بعد يوم لا نكاد نطلع إلا على الأنباء المذاعة من سدني في أستراليا . ولما كانت زوجتنا الكاتبة ماكينزي ولويد جونز كلتاهما في أستراليا، فقد بدا سبب ذلك واضحاً ، غير أنني شخصياً سئمت القراءة عن أرقام حالات الانتحار التي ألقى فيها أصحابها بأنفسهم من فوق قنطرة سدني .

وبمجرد ابتعادنا عن البر نشطت الرياح الموسمية الشمالية الشرقية ورافتعت أمواج البحر ، فبدأت مباحث تتأرجح بعض الشيء . ونظراً لأنها كانت محملة بالمؤن والمعدات ، فقد بدأت مياه الأمواج تحتجز جوانبها وتغمر السطح السفلي الأوسط على الجانب الأيمن ، ولكن الأحوال لم تبلغ حداً كبيراً من السوء . وحوالي منتصف الليلة الأولى من خروجنا إلى البحر دخلنا في حزام من المياه المضئية لم أصادف ما يفوقه من قبل . وكنت قد أويت إلى فراشي قبل نللك بساعتين تقريباً ، ولكن طومسون جاء وأيقظني فصعدت إلى جسر الملاحه حيث كان ماكينزي وطومسون لأرى البحر مضئاً ساطعاً من كل جانب . وكان هناك نسيم نشط يهب من الشمال الشرقي ويرفع أمواجاً مزبدة القمم ، تتحول كل منها عند تكسرها إلى كتلة من الضوء الأزرق المخضر . وكانت تلك البقع المضئية تفقد فرديتها مع امتداد البصر إلى مسافات أبعد وتمتدح ببعضها حتى يبدو الأفق كله مشعاً بضوء رقيق منتظم . وكان الإشعاع الرقيق يمتد على جانب السفينة أثناء تحركنا في الماء ، بينما كان شريط طويل من النور يمتد خلفنا محدداً مسارنا ، وإلى جانبه شريط آخر ضيق من النور يميز مسار الكتلة التي نجرها في الماء . وكان في أسفل مقدمة السفينة ، حيث تشق الماء ، إشعاع ساطع . وفي كل مرة تنخفض فيها المقدمة بعد عبور قمة موجة كان هذا الإشعاع يزداد سطوعاً مع اندفاع الماء من مقدمة السفينة إلى الجانبين . وكان المنظر من أجل ما شهدت ، فبقيت فترة طويلة على جسر القيادة أشاهده ، حيث استمر مدة بلغت في مجموعها ساعتين ثم اختفى بالتدريج^(١) .

(١) تأثر ماكينزي أيضاً تأثراً كبيراً بظاهرة التوهج البيولوجي أو الإضاءة البيولوجية هذه :

« إن ليلاً الأولى في عرض البحر منظر حية لوقت طويل في ذاكرة أولئك الذين نودوا إلى سطح السفينة قبل منتصف الليل كي يشاهدوا أعرب طاهرة توهجية شهدتها في حياتي على صفحة المحيط . لقد لوحظ توهج سطح الماء كثيراً في أجزاء مختلفة من مياه محيطات العالم ، ولكن السطوع المستمر لتوهج سطح الماء في تلك الليلة فاق كل ما كان يمكن أن يتخيله . ولدى اقترابنا من مظنة بدا شبيهاً بالأمواج المتكسرة على شاطئ منخفض ، ولو كنا على مقربة من البر لاعتقدت بقاء أن السفينة على وشك أن تشط . ولدى دخولنا منطقة توهج المياه تملكنا انطباع بأننا نجابه بحراً شديد الاضطراب ؛ ولكن اضطراب البحر كان في الحقيقة هيناً والريح تهب من ورائنا خفيفة ، ولكن التوهج جعل كل موجة تبدو متضخمة إلى حد كبير قبل أن تنكسر إلى ملايين الوهجيات من الضوء الأبيض الذي كان ينير الليل فيحدث تأثيراً غير عادي وكان هناك كشافات كبيرة تغمر السفينة كلها بصيائها . وقد سرنا ساعات طويلة خلال هذه المياه التي تبدو عاصفة ، بينما الأمواج الوهجية ووهجات الضوء تعطي من حين لآخر الانطباع بعف اضطراب البحر ، فكان تنوقع في كل دقيقة أن تميل السمية وتتأرجح بنا ، ثم يتأبنا شعور الاستعراب والقلق الغامض إذ نجددها قائمة معسدة ومنزنة تماماً . ويقال إن سبب هذه الظاهرة هو غزارة وجود المواد العضوية في الماء ؛ ولم يستطع أي من علمائنا أن يقدم مزبداً من التفسير لذلك أو يضيف أي سبب آخر » .

ويرجع الدكتور ب . ج . هيرنج "P.J. Herring" من معهد علوم المحيطات بالملكة المتحدة أن مصدر التوهج البيولوجي في تلك المناسبة كان الهدبيات الراقصة "Dinoflagellates" ، لأن هذه الكائنات العضوية لا تشع ضوءاً إلا عند تحريكها ، كأن يكون ذلك مثلاً بسبب مرور سبيكة خلال الماء أو بسبب تكسر الأمواج ، كما هو مذكور في الروايتين .

من بومباي الى ممبسا ١٧١

وفي الصباح التالي توقفنا لتنفيذ محطة هيدروجرافية على حافة الرصيف القاري عند عمق ١٠٠ قامة تقريباً ، وانتهينا من عملنا فيها قرب الساعة ٧,٣٠ ثم تابعتنا سيرنا نحو الساحل الأفريقي . واشغلنا مآكان وفوزي طوال الجانب الأكبر من اليوم بإعداد الترتيبات للعمل في المياه العميقة ، واستوجب ذلك جلب كمية إضافية من سلك الجر الخاص بمباحث من عنبر التخزين ، وتم تثبيت ذلك أولاً وبعده سلك « انفسيتجاتور » الأقل سمكاً إلى سلك التخزين الرئيسي ولفه على بكره الونش ، وأصبح لدينا بعد ذلك كله حوالي ٥٠٠٠ متر من السلك جاهزة للعمل ، إذ اعتزمنا أن ننفذ في صباح اليوم التالي عملية جر ، وتوقعنا أن يبلغ عمق الماء حوالي ٢٢٠٠ قامة ، وإن كان ذلك مجرد تخمين ، لأن الخريطة كانت خالية من أي بيان للعمق قرب الموضع الذي اتخذنا وجهتنا نحوه .

وفي الصباح التالي أوقفنا السفينة في الساعة ٦,٠٠ لتنفيذ المحطة ٩٢ ، وأشار مسبار الصدى إلى عمق ٢٠٠٠ قامة بالضبط . وبدأ الكيماثيان العمل في الحال ، وأنزلت إلى القاع أنبوبة بيجلو الصغيرة للسبر مع ثقل إضافي وزنه ٢٥ رطلاً ، ولكن لم تظهر أي إشارة تبين وصولها إلى القاع . وعندما استعدناها كان واضحاً أنها بلغت القاع ، وحصلنا منها على عينة طولها ١٥ بوصة تقريباً من طين سائل رمادي مليء بقطع مستديرة خشنة من الحصى ، أي عينة نموذجية من ردة جلوبيجيرينا *Globigerina* . ثم أخذت عينات مياه وقراءات لدرجة الحرارة عند جميع الأعماق المقررة بين صفر و ٣٥٠٠ متراً . وبعد انتهاء هذا العمل ثبتت شبكة أجاسيز للجر على السلك وأنزلت إلى القاع . وكان هناك نسيم معتدل يهب من الشمال الشرقي كما كانت السفينة تتأرجح قليلاً ، وتقتحمهما من حين لآخر موجة تعبر بمياهها السطح الأسفل ، ولكن ذلك لم يعطل عملنا الذي استمر على ما يرام .

وأثناء إرخاء الـ ٢٥٠٠ قامة من السلك خلعتنا قرص القابض (الدبرياج) من بكره الونش ، بحيث أصبح ثقل شبكة الجر والسلك الممتد يسحب السلك من على البكرة دون أن تضطر إلى استخدام قوة البخار . وقرب نهاية عملية إرخاء السلك أصبح من المتعذر التحكم في انتظام إرخائه بالفرملة وحدها ، إلا أنه نظراً لأن السلك كان يمتد خلف السفينة على نحو جيد ، ولأننا كنا نتقدم بالسفينة ببطء ، فلم يبد أن الأمر ينطوي على أي خطر . وبمجرد أن تم إرخاء الطول اللازم من السلك ضبطنا الكلابات والدينامومتر وبدأنا الجر الذي استمر مدة ساعتين ، ثم بدأنا استرجاع الشبكة في الساعة ٢,٣٠ بعد الظهر . واستمرت هذه العملية حتى الساعة ٤,١٥ ، عندما كان لا يزال يوجد ٦٩٠ متراً من السلك في الماء ، وإذا بالسلك الصاعد يبدو متشابكاً وملفناً على بعضه . ولم نلاحظ ذلك للأسف إلا متأخرين ، بعد أن عبر السلك المتشابك سور السفينة وانحشر في عجلة القياس ، فانقصم السلك وضاع منه ٦٩٠ متراً بالإضافة إلى شبكة الجر . والأسباب التي يمكنني أن أعزو إليها هذا الفشل هي أنه إما أن هيكل شبكة أجاسيز الخفيف الذي كانت قد ثبتت عليه شبكة جديدة تماماً لم يغطس في الماء بنفس

السرعة مثل السلك أثناء عملية إرخاء سلك الجر ، فغطس السلك بأسرع من الشبكة والتف حولها ، وإما أنه يوجد في تلك البقعة على الجانب الأسفل من المنحدر القاري في ذلك الوقت من السنة أثناء هبوب الرياح الموسمية الشمالية الشرقية تيار قوي من المياه المتصاعدة ، وكان قوياً إلى درجة كافية لجعل الشبكة تلفت حول نفسها مما أدى إلى التواء السلك . واضطرت نتيجة لهذا الحادث إلى إرسال برقية إلى لجنتنا في إنجلترا أطلب منها إرسال ما طوله ١٥٠٠ قامة من السلك إلينا في أقرب فرصة ، لأن ما تبقى لدينا منه من سلك الجر لم يعد يكفي للعمل في أي عمق يزيد على ١٨٠٠ قامة .

وسرنا طوال تلك الليلة والصباح التالي نحو الجنوب الغربي فبلغنا موقع محطتنا التالية في الساعة ٣,٣٠ من بعد ظهر يوم ١٦ ديسمبر/ كانون الأول . وأشار مسبار الصدى إلى عمق ٢١٩٣ قامة ، فأزلنا أنبوبة يجلو الكبيرة التي عادت إلينا بعينة ممتازة من القاع طوها ٣ أقدام و٦ بوصات . وكان طول العينة بكامله مليئاً بأصداف جلوبيجيرينا *Globigerina* ، كما كان هناك تحول تدريجي في اللون من الأبيض العاجي عند طرف العينة الأعلى إلى الرمادي المنطفئ في الجزء الأعماق ، ومن الجائز أن ذلك يرجع إلى تغير كيميائي في الرواسب مع تكون كبريتيد الحديد في المستوى الأعماق . وبعد ذلك أخذ الكيميائيان عينات المياه وقياسات درجات الحرارة عند أعماق مختلفة حتى عمق ٤٠٠٠ متر . ولما كانت الساعة قد تجاوزت العاشرة والنصف ليلاً قبل أن تستكمل هذه الملاحظات فقد تأجلت الأعمال البيولوجية حتى الصباح التالي ، وواصلنا سيرنا خلال الليل حتى أوقفنا السفينة في الساعة ٨ من صباح يوم ١٧ ديسمبر/ كانون الأول وبدأنا تنفيذ عملية صيد بالجر في العمق الأوسط مستخدمين شبكة البلانكتون قطر ٢ متر عند عمق ٥٠٠ قامة تقريباً وعليها جهاز إغلاق ذاتي (المحطة ٩٤) . وكنا نستخدم حبلًا سمكه ١ بوصة ليؤدي مهمة خيط الإقفال ، وبدأ أن كل شيء يسرع على ما يرام حتى أنزلنا المرسال لتشغيل جهاز الاقفال . وبدأنا بعد ذلك نسحب الشبكة لاسترجاعها ، ولكننا عندما رفعنا جهاز الاقفال إلى جانب السفينة تبين أن الشد على خيط الاقفال أعظم كثيراً مما توقعناه ، ولم يستطع ثلاثة من البحارة المصريين الأقوياء رفع الشبكة إلى سطح السفينة باليد ، فاضطروا إلى توصيل السلك بالرافعة وسحب الشبكة إلى السطح على مراحل ، بأن نرفع قدر ما نستطيع ثم نثبت الوضع ثم نعود فنرفع مسافة أخرى وهلم جرا . وكان الشد على الحبل قوياً إلى درجة جعلتني أتوقع انفصامه في أي لحظة ، ولكنه صمد لحسن الحظ ، رغم أنني لا أظن أنه كان يمكن أن يتحمل ذلك الشد لو لم يكن حبلًا جديداً تماماً . وعندما فحصنا حصيلة الصيد لم نجد في الشبكة إلا النزر اليسير ، وبدأ أن من المحتمل أن خيط الاقفال الذي يلف حول الشبكة عند منتصفها قد منعها من أن تنفتح إلى مداها الكامل وبالتالي من أن تصطاد كما يجب .

وكان من نتيجة اتجاه التيار بتأثير الرياح الموسمية الشمالية الشرقية أننا كنا نتقدم بسرعة حفزني إلى اعتزام تنفيذ محطة مدتها ٢٤ ساعة في يوم ١٨ ديسمبر/ كانون الأول . غير أن

من يوماني الى مباسا ١٧٣

المرض أخذ ينتشر في السفينة ، وبدأ أنه يفضل مهاجمة العلماء بالذات ، فقد ظلّ مآكان متوعكاً لبضعة أيام ، وكان طومسون ضحية نوع من البرد الثقيل المصحوب بصداق شديد - ولعله كان انفلقوا خفيفة - ثم رقد جيلسون مصاباً بالحمى . ونظر لأن الثلاثة كانوا يشتركون في قمرة واحدة فلم يكن من بواعث الدهشة أن يصيبوا بعضهم البعض بالعدوى . وقد اضطرني ذلك إلى إلغاء المحطة التي مدتها ٢٤ ساعة وتحويلها إلى محطة عادية .

وكنا متقدمين على جدولنا الزمني عند بلوغ موقع محطتنا يوم ١٨ ديسمبر/ كانون الأول ، فأوقفنا السفينة وتركناها تنجرف مدة ساعة أو نحوها بدلاً من إيقاف الكيمبائيين ليعملوا في الظلام . وقد بدأ العمل بالفعل في الساعة ٥,٣٠ صباحاً ، ورغم ذلك فإنها لم ينتهيا من إجراء ملاحظاتها إلا في الساعة ١,٣٠ بعد الظهر . ولم ننجح للأسف في الحصول على عينة من القاع ، فكان ذلك مآثار إحباط لنا بعد العينة الممتازة التي حصلنا عليها في اليوم السابق . وقد انتفض المؤشر إنتفاضة واضحة وإن لم تكن قوية بعد إرخاء ٤٢٧٤ متراً من السلك ، ولكننا عندما رفعنا أنبوبة القاع وجدناها خالية . فإما أن الإنتفاضة كانت وهمية - وهو احتمال بعيد نظراً لأن هذا العمق يتفق مع ما بينه مسبار الصدى - وإما أن القاع كان صلباً أو أن العينة قد تسربت أثناء صعود الأنبوبة . وفي الساعة ١,٣٠ تقريباً أنزلنا شبكة البلانكتون الكبيرة (المحطة ٩٥) وأرخينا ١٤٠٠ متر من السلك - وهو نفس المقدار الذي أرخيناه في عملية الجر في اليوم السابق - وضبطنا سرعة السفينة في نفس الوقت كي نحافظ على زاوية امتداد السلك قريبة بقدر الامكان من زوايته في اليوم السابق . واستغنيا هذه المرة عن استخدام جهاز الإقفال الذاتي ، فكانت حصيلة الصيد أفضل كثيراً منها في اليوم السابق الذي استخدمنا فيه جهاز الإقفال الذاتي المذكور . ومن المحتمل أن يكون ذلك راجعاً لعدم وجود خيط الإقفال مما أتاح للشبكة أن تصطاد بمداها الكامل ، أو لأن الشبكة كانت تصطاد ليس أثناء جرها أفقياً فقط وإنما أيضاً طوال فترة صعودها أثناء استرجاعها عبر عمق ٥٠٠ قامة .

وأثناء عملية الجر كان هناك عدد من الأسماك الطائرة تندفع خارجة من الماء ، بعضها قريباً جداً من السفينة ، وأمكنا عدة مرات أن نرى أسماكاً أكبر حجماً تتبعها ، وكانت هذه الأخيرة تبدو عادة من نوع كارانكس *Caranx* (الماكريل) ، وقد شوهدت وهي تثب في أحيان كثيرة خارج الماء في ملاحقتها للأسماك الطائرة الصغيرة التي أمامها . وكان أيضاً واحد أو اثنان من الكوريفينا *Coryphaena* - أو درفيل البحار - يسبحان حول السفينة بألوانها المضيئة الزاهية .

وكان يوم ١٨ ديسمبر/ كانون الأول هو بداية شهر رمضان ، وهو شهر الصوم لدى المسلمين . وقد التزم به عدد كبير من ضباطنا وبحارتنا التزاماً صارماً ، رغم أن هذا لم يكن فرضاً واجباً عليهم طبقاً للشريعة الإسلامية ، إذ كانوا على سفر .

وبعد الصيام طوال اليوم ، كانت تحية غروب الشمس نداءً من البروجي (النفر) ،

أعقبته بعد بضعة دقائق أنغام من نفس النغمة فهتت أنها مناظرة للحن النداء الشائع في الجيش البريطاني ، الذي تقول كلماته « هلموا إلى المطبخ أيها الأولاد المساكين » . عندئذ تجمع الضباط المسلمون في صالون السفينة حول وجبة التهموها بشبهة كبيرة ، كانوا في رأيي يحتاجون إليها بعد عشاء الصوم طوال اليوم .

وفي صباح يوم ١٩ ديسمبر/ كانون الأول أوقفنا السفينة كي ننفذ عملية جراحية أخرى بشبكة البلانكتون مقاس ٢ متر في طرف السلك ، مع عدة شبك أخرى مقاس متر واحد مثبتة فوقها على مسافات متساوية (المحطة ٩٦) . وكنت أأمل من ذلك أن أدير عملية الجر بحيث يكون العمق الذي تصيد عنده الشبكة السفلى الكبيرة هو ٤٥٧ متراً تقريباً . وعندما استرجعنا الشبكة وفحصنا مسجل العمق تبين منه أن الشبكة قامت بالصيد الفعلي عند عمق ٤٢٠ متراً ، وهو قريب من المطلوب قريباً كافياً . وكانت حصيلة الصيد جيدة في جميع الشباك ، وكانت مؤخرة الشبكة الكبيرة مليئة بكتلة من مادة تشبه الهلام ، تبين أنها قطع من بيروزوما *Pyrosoma* عملاق . وهناك وصف لعينة مشابهة في تقارير السفينة « تشالينجر » ، حيث يرد أن العينة كانت مشعة للضوء بدرجة ملحوظة حفزت ضباط السفينة إلى التسلي بكتابة أسمائهم بأصابعهم على صفحة الحيوان ليروها تبدو أمامهم وكأنها كتبت بحروف من نار . وبمجرد أن رفعنا عينتنا ، أخذتها أنا وفوزي إلى أسفل السفينة في قمري التي كانت معتمدة في أفضل الأحوال ، وأنزلنا الضوء الخافت ، وأطفأنا النور الكهربائي محاولين أن نحفر قطع البيروزوما إلى الكشف عن خصائصها الإشعاعية المضيئة ، فلم نجد لمحاولتنا أي استجابة . ويبدو أنه إما أن هذا الحيوان لم يكن مشعاً على الإطلاق ، وهو ما قد يمكن تفسيره بحالته المهشمة ، وإما أنه لا يكشف عن خصائص إشعاعه المضيء إلا في الليل ، وهي صفة تتميز بها بعض هذه الحيوانات بالفعل . وحصلنا كذلك على عدد من أنواع السمك المختلفة ، من بينها نوعان من السيكلولوثون *Cyclothone* ، أحدهما لا لون له باستثناء بعض صفوف من نقط سوداء صغيرة ، والثاني شديد السواد بكامله ، وكان هذا النوع الأخير في الشباك التي اصطادت على عمق أكبر . وحصلنا كذلك على عدد من أسماك البلطة « Hatchet- Fish » وعلى أنواع مختلفة من الجمبري .

وفي منتصف ليل ١٩ ديسمبر/ كانون الأول بدأنا العمل في محطة الـ ٢٤ ساعة التي كنا قد أجلناها ، وأجريت الملاحظات والأرصاء على فترات طول كل منها ٦ ساعات على مدى الـ ٢٤ ساعة كلها . وفي مجموعة الملاحظات الأولى أجريت عمليات الرصد والملاحظة ابتداء من السطح وحتى عمق ٨٠٠ متر فقط ، ولكن الونشين كانا يعملان من منتصف الليل حتى الساعة ١٣،٣٠ صباحاً تقريباً ، فمنعت ضوضاؤهما الجميع من النوم خلال تلك الفترة . وبدأ الكيميائيان المجموعة أو السلسلة الثانية قبل الفجر مباشرة ، آخذين ملاحظات وأرصاء ابتداء من السطح حتى القاع عند عمق ٤٢٣٠ متراً ، وتطلب ذلك منهما استمرار العمل حتى الساعة ١١،٣٠ صباحاً . وبعد ذلك بنصف ساعة بدأت المجموعة الثالثة التي كانت قصيرة تمتد إلى عمق

١٧٥ من بومبي الى مباسا

٨٠٠ متر فقط . وبعد انتهائها بدأ البيولوجيان العمل للحصول على عينة من القاع ، فأنزلت أنبوبة بيجلو الثقيلة من جانب السفينة . ولكننا بعد إرخاء ٢٠٠٠ متر من السلك اكتشفنا وجود التواء سيء للغاية في السلك جعلني أشك في إمكان تحمله للشد ، فقررنا العدول عن المحاولة ورفعنا أنبوبة العينة مرة أخرى . ولم يكن هناك وقت لإصلاح السلك قبل حلول موعد بدء المجموعة الرابعة من الملاحظات الكيميائية في الساعة ٦,٠٠ مساء . إلا أنه لما كان من المقرر أن يعمل الكيميائيان حتى عمق ٨٠٠ متر فحسب مرة أخرى ، فقد قدرنا أن التواء السلك على مسافة ٢٠٠٠ متر من طرفه أمر لا خطر منه . وكان الظلام قد حل آنئذ أو أوشك ، ولذلك لا يمكن القطع بما حدث . فعندما تم إرخاء ٦٠٠ متر من السلك ثبتت عليها القنينات القلابة على المسافات اللازمة ، مالت السفينة فجأة بفعل إحدى الموجات ، مما أدى دون شك إلى زيادة الشد على السلك فجأة ، فانفصم السلك في موضع ما تحت السطح وخسرنا بذلك ست قنينات مياه قلابة وأربعة عشر ترمومتراً . والأرجح أن حالة السلك كانت قد بدأت تتدهور بسبب الاستعمال المستمر ، لأنه استخدم في حوالي ٨٠ محطة من ٩٧ محطة نفذناها ، وكان يجري رفعه وإنزاله عدة مرات في معظم هذه المحطات .

وقضينا طوال يوم ٢١ ديسمبر/ كانون الأول مبحرين نحو أفريقيا ، لأننا لم نكن قد قطعنا بعد نصف المسافة عبر المحيط رغم انقضاء ثمانية أيام على خروجنا من الميناء . وكان الجو صحوًا بعض الشيء ، والرياح الخفيفة التي تهب تأتي من خلف السفينة . غير أننا كنا قد دخلنا دون شك في منطقة الرهو أو الركود الاستوائية ، ورغم أنها في ذلك الجزء من المحيط لا تكشف عن خصائصها المميزة بسبب الرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، مما يؤدي إلى عدم وجود حزام مستمر من الطقس الهادي . إلا أننا دخلنا بلا ريب في حزام مطير ، أخذ يغرقنا بالوابل الغزير مرة في الصباح الباكر ومرة ثانية في الليل . وكان مصدر الإثارة الوحيد أثناء النهار هو ظهور سرب كبير من الدرافيل التي اقتربت جداً من جانب السفينة حتى أصبحنا نراها بوضوح وهي تسبح هابطة المنحدرات الأمامية للأمواج .

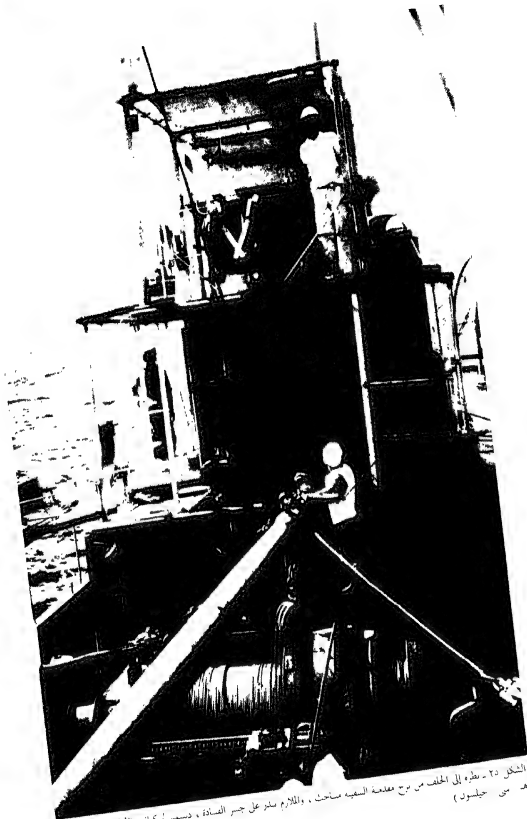
وكان مقررًا أن نفذ محطة هيدروجرافية أخرى صباح يوم ٢٢ ديسمبر/ كانون الأول ولكن الكيميائيين لم يكونا قد استكملا تحاليل عينات المياه التي جُمعت في محطة الـ ٢٤ ساعة . وعملا على شغل الوقت وتجنب البعد مسافة كبيرة عن الموقع الذي كنا نريد إجراء ملاحظتنا فيه ، قررت أن أجري عملية جر أخرى في العمق الأوسط بشبكة البلانكتون الكبيرة . وكنت أعتمد تجربة جهاز الإقفال الذاتي مرة أخرى ، ولكننا وجدنا أثناء تجهيز الشبكة أن طرف السلك الرئيسي أكثر سمكاً مما يسمح بمروره خلال أدلة جهاز الإقفال الذاتي ، في حين أن وصلة الطرف أطول من اللازم ولن تسمح للمرسل بالإنزلاق إلى أسفل مسافة كافية لتشغيل زناد إطلاق جهاز الإقفال الذاتي . إزاء ذلك اضطررنا إلى الاكتفاء بعملية رفع في اتجاه مائل من عمق ٢٠٠٠ متر تقريباً حتى السطح . وعندما اكملنا عملية الجر (المحطة ٩٨) كانت حصيلة

الصيد ضئيلة إلى درجة غريبة للأمل . وفي خلال عملية الجر هذه كانت سمكتان من أسماك القرش تسبحان باستمرار حول السفينة ، وأخذ بعض ضباط السفينة يسلون أنفسهم بمحاولة إطلاق النار عليها ، ولكن أحداً لم ينجح في تسجيل إصابة واحدة ، وظلت سمكتا القرش حتى النهاية تتجاهلان بكبرياء محاولات الاعتداء على حياتهما ، وجاءتا تستكشfan حول السلك أثناء استرجاع شبكة الجر . وقد قدر لنا في عبورنا المتعدد لبحر العرب أن نرى كثيراً من أسماك القرش ، وكانت كلها تقريباً متماثلة في ألوانها : فظهرها الأعلى بني وبطنها بيضاء وأطراف زعانفها الصدرية بيضاء . وكانت كلها تنتمي إلى نوع ذي الأنف المبسط ، وبدأ من شكلها العام أنها نماذج من كارتشارياس جتانجيتيكوس *Carcharias gangeticus* ، وهي أشد أسماك القرش الهندية افتراساً . كذلك جذب السلك انتباه سرب من أسماك الماكريل *Caranx* ، لأنها ظلت تسبح حوله في دوائر متلاحقة . وكانت ألوان هذه الأسماك بديدة ، فلون ذيوها أصفر كناريا وجوانبها خضراء مضببة ، تميز بقوة عن لون ظهورها الرمادي الداكن .

واتضح من اختبار السلك الهيدروجرافي أن طرفه الخارجي في حالة سيئة ، وبه تأكل في موضع أو اثنين ، فقطعنا الجزء المتدهور وألقينا به في البحر من جانب السفينة ، وجلبنا لفة احتياطية من السلك وأوصلناها بالطرف الآخر ثم لفنا السلك الجديد على بكره الونش الهيدروجرافي استعداداً لمحطتنا التالية .

وقد تركنا السفينة تنجرف بحرية أثناء ذلك كله . وكان الجو صحوً والرياح قد هبطت إلى حد كبير ، مما أتاح لنا رؤية تشكيلة جيدة من أحياء البلاكتون طافية على السطح حول السفينة ، فشغلت جانباً من الوقت بجمع بعض هذه البلاكتون بما يصاحبه من أسماك صغيرة . وكان أكثر وحدات الصيد تكرراً ميدوزا من جنس أوريليا *Aurelia* ، وكان ٥٠ في المائة تقريباً مما اصطدته منها تصحبه سمكة صغيرة . بيد أن من المحتمل أن معدل تكرار اقتران هذين الحيوانين ليس على هذه الدرجة من الارتفاع ، إذ كان بمقدور الواحد منا رؤية السمكة كنقطة صغيرة لامعة في تجويف مظلة الميدوزا ، فركزت ببطبيعة الحال على صيد هذه الوحدات أكثر مما ركزت على صيد الوحدات الأخرى الخالية من تلك النقطة اللامعة . وحتى البورييتا *Porpita* تكون مصحوبة أحياناً بسمكة صغيرة ، وقد تمكنت من صيد إحداها ، وبدأ أن السمكة المصاحبة لها تنتمي إلى نوع مختلف عن النوع الذي تنتمي إليه الأسماك التي تسكن الميدوزا . وبينما كنا نتناول الشاي اقترب من السفينة حوت ؛ فقد ذهب إلى الصالون في مؤخرة السفينة ولاحظت أثناء ذلك بقعتين زيتيتي المظهر على سطح الماء قرب مؤخرة مباحث . وبينما كنت أتساءل عن السبب المحتمل لوجودهما ظهر الحوت . وقد لاحظنا أنه عندما مر الحوت حتى أصبح في الاتجاه الذي تهب منه الرياح علينا جاءتنا منه رائحة كريهة إلى حد بعيد .

وتم إصلاح السلك الهيدروجرافي حوالي الساعة ٧,٠٠ من مساء يوم ٢٣ ديسمبر /



الشكل ٢٥ - يظهرون إلى الخلف من برج مقعد السفيه مساحت ، والملازم سكر على جسر السادة ، ديسمبر / كانون الأول ١٩٣٣ (تصوير
هـ من جيلسون)

كانون الأول، ثم انقضت برهة قام خلالها كبير المهندسين بزيادة ضغط البخار . وحوالي الساعة ٩,٠٠ بدأ الكيميائيان عملهما في المحطة ٩٩ وأكمله في الساعة ١,٣٠ من صباح يوم ٢٣ . ولما كانت المصائب لا تأتي فرادى للأسف فقد بدا الآن أن هناك شيئاً قد أصاب جهازنا اللاسلكي ، إذ أخبرني عامله لويد جونز بوجود تماس أرضي في مكان ما من السفينة ، يجعله عندما ينصت لا يلتقي سوى سلسلة متتابعة من الضوضاء الغريبة تشبه الشوشرة الجوية المتضخمة وتجعله غير قادر بالمرءة على التقاط أي إشارات أو رسائل ، مما جعلنا محرومين تماماً من الأنباء ، وغير قادرين تماماً - وهو الأسوأ - على إرسال أي رسائل . وكنت أأمل في إرسال رسالتي تهنئة بعيد الميلاد المجيد ، إحداهما للجنة الثانية ولأبائي في إنجلترا ، ولكننا لم نتمكن من إرسال أي منها . وكان من حسن الحظ أننا قد قمنا قبل حدوث هذا العطل بإرسال طلبنا لشحنة أخرى من المعدات العلمية بدلاً من تلك التي فقدناها في المحطة ٩٧ .

وكنتم أرجو أن نكتشف خلال هذه الرحلة مياهاً عمقها يزيد عن ٣٠٠٠ قامة لنسجل وجود غور آخر . وكانت خريطة الأميرالية تبين موضعين أو ثلاثة إلى الجنوب قليلاً من قطاعنا يبلغ فيها العمق ٢٩٠٠ قامة . وفي يوم ٢٣ أنبأنا مسبار الصدى أننا في مياه عمقها ٢٩١٠ ، قامة ، ولكن القاع بدأ يرتفع ثانية بعد ذلك ، وعدنا في يوم ٢٤ نجد أنفسنا في مياه عمقها ٢٩٠٠ قامة .

واحتفلنا بعيد الميلاد المجيد بتنفيذ محطتنا رقم ١٠٠ ، فأوقفنا السفينة في الساعة ٩,٠٠ صباحاً وبدأنا العمل في عمق ٥٠٦٠ متراً . واستغرق منا إكمال الأعمال الهيدروغرافية طوال النهار حتى ساعة متأخرة من بعد الظهر ، ثم أنزلنا أنبوبة بيجلو الثقيلة وحصلنا على عينة من القاع . وتمكن جيلسون في الفترات الفاصلة بين الأنشطة من إجراء عدد من التجارب بشبكة هارفي ، وبدا أن نتائجها تقطع بوجود كميات من البلانكتون في هذه المياه المدارية أكبر في جملتها بكثير مما تشير إليه التقديرات عادة ، رغم أنني لم أصدق أبداً المقولة التي تتكرر كثيراً وتلقي قبولاً عاماً والتي تزعم أن المياه المدارية تتميز بنقص ملحوظ في البلانكتون . ويضاف إلى ذلك أن النتائج أظهرت أن أكبر تركيز للبلانكتون يوجد على عمق ٣٥ - ٤٥ متراً وليس على سطح الماء .

وبلغت الساعة ٦,٣٠ مساءً قبل أن نسترجع أنبوبة سبر العمق ، ثم بدأنا الاحتفال بعيد الميلاد المجيد . وكان صالون السفينة قد تم تزيينه بعلم البعثة ، وعلقت عبر الغرفة خيوط علقت فيها بطاقات صغيرة ملونة من التي يستخدمها الكيميائيان لتمييز عينات المياه ، فبدا المنظر بهيجاً . وتفوقت وحدة التغذية على نفسها ، فرغم أن طعامنا كان ممتازاً طوال اليوم ، إلا أن العشاء كان في غاية الروعة ، كما يتبين من قائمته التالية :

من بومباي الى ممبسا ١٧٩

مشهيات

حساء السلحفاة البحرية

سمك بالمايونيز

سفرجل بالزبد

بط مشوي

بازلاء ، قرنبيط

بطاطس مسلوقة

بودنج على الطريقة الانجليزية

صلصلة بيضاء

سلطة فواكه

فواكه جافة ، عنب فوسكات

شيرري - بورتو - وبسكي

سجائر

وجاء العنصر الوحيد المرئيل من كبير سفرجيتنا إبراهيم ، فقد كان لا يقرأ الإنجليزية ، ولذلك لم يتمكن من تمييز الزجاجات من بعضها ، فقدم لنا جميعاً نبيذ بورتو مع الحساء بدلاً من الشيري .

وواصلنا الإبحار طوال اليوم التالي في اتجاه الجنوب الغربي نحو محطتنا التالية . وكان الطقس صحواً بديعاً وبدأ أننا خرجنا من منطقة تأثير الرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، لأن البحر كان هادئاً مستوياً ، باستثناء نموج خفيف . وبدأ كذلك أن الجو المحيط قد لحقه تغير عام ، لاننا شعرنا به أكثر حرارة ولزوجة من ذي قبل ، فأوحى إلينا ذلك بأننا قد دخلنا منطقة مياه مختلفة . وبدأ أن هناك تغييراً طفيفاً في لون البحر ، لأنه كان أكثر اخضراراً من ذي قبل ، ولكن لم يطرأ أي تغير أمكننا اكتشافه في درجة ملوحة الماء أو درجة

حرارته . ورأينا أن كمية الأحياء في المياه قد زادت فيها يبدو ، ففي وقت الافطار كان عدد كبير جداً من السمك الطائر يثب من الماء عندما يقلقه مرورنا أو يخيفه ، إذ كانت مئات من هذه الأسماك تقفز معاً فجأة من الماء وتتخذ طريقها إلى يمين السفينة ويسارها . ولست أذكر أنني رأيت من قبل مثل هذا العدد من هذه الأسماك معاً في وقت واحد . وأخذت أعددتها تقلى باطراد مع انقضاء اليوم ، مما يغرى بالربط بين هذه الظاهرة وبين العمق الذي يوجد فيه البلانكتون . ومن الثابت أن الجانب الأكبر من الأحياء الطافية في المياه الإنجليزية - ولا سيما القشريات الأصغر حجماً التي تتغذى عليها الأسماك - توجد على السطح أو بالقرب منه ليلاً ، ولكن هذه الأحياء الصغيرة تغوص باطراد إلى أعماق أكبر مع تقدم النهار . وتم التدليل على حدوث نفس الظاهرة في الجزء المداري من المحيط الأطلسي ، بحيث أنه من الجائز أن البلانكتون في جميع المناطق المدارية من المحيط الهندي يوجد أيضاً قرب السطح في الصباح الباكر . وعلى ذلك فإن الأسماك التي تتغذى على البلانكتون تكون موجودة قرب السطح أيضاً ، ومنها الأسماك الطائرة التي تقفز في الهواء حين يطراً ما يزعجها ، في حين أنها في الأوقات الأكثر تأخراً من النهار تكون موجودة وراء طعامها من البلانكتون في أعماق أكبر ومن ثم فإن مرور سفينة ما لا يزعجها عندئذٍ بدرجة كبيرة .

ولاحظت لدى خروجي من الصالون بعد الغذاء رذاذاً كبيراً في الماء على مسافة ١٠٠ ياردة تقريباً من جانب السفينة الأيمن ، وبينما كنت أنظر مترقباً حدوث شيء آخر ، إذا بسمكة وطواط كبيرة - بدا أنها في حجم طاولة البلياردو أو أكبر - تثب خارجة تماماً من الماء ثم تعود إلى الغطس فيه مثيرة رذاذاً كبيراً مثلما فعلت أول مرة . ولم تستمر رؤيتي للحیوان سوى لحظة خاطفة ، ولكنها كانت كافية لكي أشاهد قرناً بارزاً على كل من جانبي مقدمة رأسه ، وهو ما يقطع بأنه كان سمكة وطواط عملاقة من نوع ديكيروباتيس إيرجودو *Dicerobatis eregoodoo* . وقبل أن نبلغ كراتشي ، كان أحد المقيمين بها ، وهو المستر تومباسي Tombasi ، قد نجح في اصطياد إحدى هذه الأسماك بعد صراع طويل ، وتفضل بإعطائي صورة فوتوغرافية لها . وكان عرض سمكته يبلغ ٢٢ قدماً من طرف إحدى الزعنفتين إلى طرف الزعنفة الأخرى ، وفي تقديري أن السمكة التي رأيتهما من على ظهر مباحث تعادها في الحجم تقريباً .

وأوقفنا السفينة في الساعة ٨،٣٠ من صباح يوم ٢٧ ، وبدأنا العمل في المحطة ١٠١ في مياه عمقها ٤٢٨٥ متراً ؛ وشغلت نفسي أثناء سير العمل بجمع عينات من البلانكتون السطحي . وكان في الصباح المبكر - مثلما حدث في اليوم السابق - عدد من الأسماك الطائرة تقفز خارجة من الماء على كل من جانبي السفينة ؛ وبدأ مرة أخرى أن أعددتها تتناقص باطراد مع تقدم النهار ، حتى لم نعد نرى منها شيئاً بالمرءة عند الظهر ، بعد أن كنا نشاهد آلافاً منها في الساعة ٧،٣٠ صباحاً . وكان البلانكتون نادر الوجود على السطح خلال الجانب الأكبر من اليوم ، ولكن كميات منه بدأت تظهر حوالي الساعة ٣،٣٠ بعد الظهر ، وكان أبرز ما فيها

من بومباي الى عباسا ١٨١

ميدوزا صغيرة من نوع بيلاجيا بيرلا *Pelagia perla* ، أو أنها على الأقل كبيرة الشبه بصور هذا الحيوان الصغير . وكنت قد رأيت في الصباح عينة واحدة من هذا السمك الهلامي ، ولكنه أصبح في المساء منتشراً إلى درجة أنني تمكنت خلال نصف ساعة من جمع ٣٠ نموذج منه كانت طافية في متناول الشبكة اليدوية ، وكنت أرى أعداداً كثيرة أخرى طافية ولكنها بعيدة عن متناول الشبكة اليدوية . وكانت في صحبة هذه الأسماك الهلامية قشريات قوسية الأقدام ، نادراً ما صدت سمكة هلامية دون أن يكون معها في نفس الوقت أحد هذه القشريات ، في حين أنني كنت أتمرر الشبكة اليدوية خلال الماء طوال دقائق عديدة دون أن أصطاد أيًا من هذه القشريات وحده ، إلا إذا كان في صحبة سمكة هلامية .

وفي الصباح الباكر من يوم ٢٨ ديسمبر / كانون الأول شاهدنا مرة أخرى أعداداً كبيرة من السمك الطائر ، تناقصت بالتدريج حتى اختفت حوالي الساعة ١٠,٠٠ صباحاً . ولم استيقظ مبكراً بدرجة كافية حتى أرى تلك الأسماك الصغيرة في قمة احتشادها ، ولكن فاركوهارسون وضابط النوبة كلاهما أخبراني أن أفضل وقت لرؤية حشود هذه الأسماك هو قبل الفجر ، عندما تبدو آلاف منها يبلغ من نشاطها أحياناً أنها تطير فوق السفينة كلها حتى ارتفاع جسر القيادة عند الربان ، في حين أنها لا تتعدى القفز بعيداً عن السفينة في سائر أوقات اليوم .

ودخلنا حوالي منتصف النهار مياهاً مختلف في لونها عن المياه التي كنا فيها ، إذ كانت حمراء - قرمزية وتوزع في بقع ، إذ كنا نرى بوضوح بقعا أكثر كثرة تتخللها بقع أخرى أفتح لونا من الماء الأزرق المخضر . لذلك أنزلنا شبكة البلانكتون السريعة من مؤخرة السفينة في الساعة ١٢,٣٠ بعد الظهر وجربناها لمدة ساعة . وكانت حصيلة الصيد تحتوي على تشكيلة كبيرة من الأحياء المجهرية ، معظمها دياتومات من أنواع متعددة ، وعدد قليل من الراديسولاريا *Radlolaria* والجلوبيجيرينا *Globigerina* بكامل بهائها ، وقد امتدت عملياتها البروتوبلازمية حولها مشكلة نوعاً من الهالة المحيطة بها .

وحوالي الساعة ٨,٠٠ من مساء ذلك اليوم عبرنا خط الإستواء ودخلنا نصف الكرة الجنوبي . ولم يكن قد سبق لأي من زملائنا المصريين أن أوغل جنوباً إلى هذه الدرجة ، ولكن لم تطرأ أي وقائع يمكن اعتبارها تذكراً لعبورنا هذا لخط الإستواء مثلما يقرأ الإنسان عن وقوعه في بواخر الركاب وغيرها ، لأننا كنا جميعاً مشغولين بدرجة لا تسمح بالانغماس في مثل هذه الأمور . وكان الجو ثقيلاً ، إذ كانت الريح تأتي من المؤخرة وتهب بنفس سرعة حركة السفينة ، مما جعل الأنيومتر (مقياس سرعة الريح) على جسر القيادة العلوي يظل ساكناً تماماً ، وهي أول مرة يحدث فيها ذلك منذ غادرنا الإسكندرية .

وفي صباح يوم ٢٩ ديسمبر/ كانون الأول أوقفنا السفينة وبدأنا ننفذ محطتنا رقم ١٠٢ . وكان الجو صحواً وئمة ريح خفيفة تهب من الشمال الشرقي ، ولكن كان ثم تيار قوي يوجهنا نحو الشرق أو الشمال الشرقي ، مما جعل من الصعب الاحتفاظ بالسلكين الهيدروجرافيين

عمودين أثناء هبوطها في الماء وصعودها منه على جانبي السفينة المتقابلين ؛ بل إن ذلك بدا مستحيلاً تقريباً في الحقيقة ، وكان أول ما حدث هو أن السلك المدلى على الجانب الأيمن دخل تحت السفينة عندما جنتحت فوقه ثم علق في شيء ما في جانب السفينة الأسفل . ولا يمكن معرفة الشيء الذي علق فيه هذا السلك ، وإن كان يمكن التخمين : فقد يكون اللوحة البارزة للميكروفون التي تلتقط صدى المسبار ، أو مجرد محار مما ينمو ملتصقاً بجسم السفينة ، لأن أسفل السفينة كان قد شاع عليه هذا المحار بلا شك إذا كان للإنسان أن يحكم بما كنا نشاهده على جانبيها إلى أبعد ما يمتد إليه البصر ، لأننا كنا قد قضينا في البحر ثلاثة أشهر ونصف تقريباً ، وهو وقت أكثر من كاف كي تنمو على السطح الخارجي المغمر للسفينة كمية كبيرة من الأحياء النباتية والحيوانية . إلا أنه أياً كان العائق الذي علق فيه السلك فقد تمكنا من تخليصه ، ولكن السلكين النفا والتويا حول بعضهما تحت السفينة بعد ذلك بقليل . وبعد أن تم إصلاح ذلك استأنفنا العمل ، وانتهت المهام الهيدروجرافية حوالي الساعة ١٢,٣٠ بعد الظهر ، ثم أنزلنا أنبوبة ببجلو الثقيلة للحصول على عينة من القاع . ولم يظهر لنا مؤشر جيد على وصول الأنبوبة إلى القاع ، وإن كان قد بدا أن ذلك حدث على عمق ٣٦٣ متراً ، وهو ما يتفق مع العمق الذي بيّنه مسبار الصدى ، وهو ٣٢١٥ متراً . وعندما استرجعنا الأنبوبة وجدنا فيها عينة جيدة من رواسب القاع ذات لون أصفر باهت أو عاجي على الجانب الأعلى ، يتغير حتى يصبح ردغة رمادية عند الطرف الأعمق .

وكنتم أعتزم إجراء عملية صيد بالجر في العمق الأوسط بمجرد رفع أنبوبة سبر القاع ، ولكن الكابتن ماكينزي أوضح أن التيار القوى المضاد لاتجاه سير السفينة وكثرة الأصداف الملتصقة بجسمها في أسفلها قد اخترتنا كثيراً ، بحيث أننا إذا لم نحذر في الحال فلن نتمكن من بلوغ ممباسا قبل حلول الليل يوم ٣١ ديسمبر / كانون الأول . ونظراً لأن لوائح الموانئ تمنع دخول السفن إليها بعد حلول الظلام فإن ذلك كان قميناً بأن يؤدي إلى بقائنا في عرض البحر حتى صباح يوم أول يناير / كانون الثاني . ولذلك تخلّيت عن فكرة الصيد بالجر في العمق الأوسط .

وواصلنا طريقنا باطراد يوم ٣٠ متجهين إلى ممباسا ، ولكن تكثر الأصداف أسفل جسم السفينة وقوة التيار المضاد لاتجاهها جعلنا سرعتها لا تزيد على خمس عقد . ولكي يزداد تأخرنا ، حدث انسداد في أنابيب الغلاية بفعل السناج (الهباب) الناتج عن الفحم الهندي (البنغالي) الذي اضطرتنا القيود المفروضة على الفحم في الهند أن نتمون به بدلاً من فحم ويلز . وأرغمنا ذلك في النهاية على التوقف حتى ينظف كبير المهندسين أنابيبه . ومع اقترابنا من الساحل بدا أن طبيعة الماء تتغير مرة أخرى وأصبح لونه أزرق خالصاً . وعندما أجرينا عملية جر شبكية على السطح لمدة ساعة كانت حصيلة الصيد صغيرة جداً ، وهو ما كان متوقعاً من لون الماء ، لأن اللون الأزرق يعني دائماً غياب الكائنات الحية . وكان التأخير الناتج عن اضطرابنا إلى تنظيف أنابيب الغلاية سبباً في أننا لم نصل أمام ممباسا إلا في منتصف ليل ٣١ ديسمبر / كانون الأول ،

١٨٣ من بومباي الى ممبسا

مما اضطرنا في افنهاية إلى الرسو خارج الميناء ، فلم ندخله إلا في باكورة صباح أول أيام العام الجديد (١٩٣٤) .

وكننا جميعاً سعداء بدخول الميناء بعد أن قضينا ١٩ يوماً في عرض البحر ، وكان من بواعث السرور بصفة خاصة أن نرى مرة أخرى بلداً أخضر خضرة حقيقية بعد السواحل الجرداء التي عملنا على طوها في جولتنا الثلاث السابقة . ولم أستيقظ مبكراً بما يكفي لكي أرى ممباساً من البحر ، لأنني عندما صعدت إلى سطح السفينة كنا قد بلغنا بالفعل مدخل الميناء الذي يمتد بين أرض القارة وبين الجزيرة التي تقع عليها مدينة ممبسا وميناء كيلينديني . وكانت معظم المباني قائمة على الجزيرة ، ولا توجد سوى عدة مباني قليلة على أرض القارة التي كانت تبدو غابة عذراء ، وإن كانت تتخللها مساحات كبيرة بدا أنها أراض معشبة مفتوحة . وفي النهاية ربطنا السفينة إلى مرسى يقع خلف سفينة إيطالية مباشرة ، وبعد ذلك بقليل انطفأت نيران الموقد وأصبحت مرة أخرى بلا أنوار ولا مراوح على ظهر السفينة .

وفي ساعة تالية من الصباح ذهبت مع فاركوهارسون وفوزي إلى البر لزيارة مكتب البريد الرئيسي في ممبسا ومحاولة الحصول على بعض الطرود والخطابات التي قيل إنها في انتظارنا هناك . ولما كنا في أول يوم من العام الجديد فقد وجدنا المكتب خالياً إلا من واحد أو اثنين من الكتبة ، ذكرنا لنا أن كل ما نريده موجود في مكتب بريد كيلينديني على المرسى إلى جوار مرتبط السفينة ! ولم يكن من الممكن عمل أي شيء آخر في ذلك اليوم ، ولكنني ذهبت صباح اليوم التالي إلى مكتب بريد كيلينديني حيث قيل لي مرة أخرى أن كل بريدينا موجود في مكتب البريد الرئيسي في ممبسا ، وهو الذي ذهبت إليه في الصباح السابق . وكان كبير مهندسينا قد مر بنفس التجربة ، فلم أتردد في أن أعبر لكاتب البريد عن رأيي في إدارته ، فأخذ على عاتقه عندئذ أن يحضر لنا الطرود والبريد إلى مكتب بريد الميناء ، ونفذ ذلك بالفعل فحصلنا عليها حوالي ظهر يوم ٢ يناير / كانون الثاني ١٩٣٤ .

وكننا بعد زيارة مكتب البريد يوم ١ يناير / كانون الثاني قد ذهبت لتقديم التحية إلى الممثل السياسي البريطاني المقيم . ولم يكن أحد منا يعرف مسكنه أو مقر عمله أو حتى مجرد إسمه ، ولكن سائق التاكسي الذي استأجرناه قال إنه يعرف ذلك ، وانطلق بنا مباشرة إلى المسكن الخاص للممثل المقيم حيث وجدناه قد خرج ، ولكن زوجته المسنة فازان Fazan تكرمت ودعتنا إلى الداخل وقدمت لنا شرباً تقبلناه بامتنان . وبعد أن تحدثنا قليلاً ودعناها وانطلقنا بالتاكسي إلى نادي ممبسا للزيارة ، حيث سجلنا أسماءنا في دفتر الزوار وتركنا بطاقاتنا لرئيس النادي وسكرتيه . وكان النادي مهجوراً تماماً ، رغم الدلائل الواضحة على أنه شهد احتفالات بليلة رأس السنة في الليلة السابقة ، وهو ما يحتمل أن يكون عنصراً مؤثراً في غياب الجميع عن النادي في الصباح التالي .

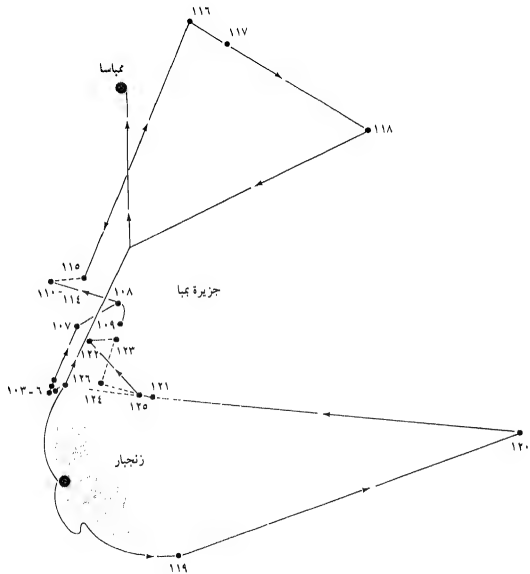
وفي اليوم التالي جاء الممثل المقيم - المستر فازان - يرد لنا الزيارة على سطح السفينة ،

وتفضل بدعوة ثلاثتنا للإقامة في بيته لبضعة أيام ، فقبلنا الدعوة شاكرين . وفي آخر صباح لنا تكمرت المسر فازان ورتبت مع المستر دوف - الموظف بمكتب المقيم - أن يصحبنا للتفرج على الحصن الذي كان العرب قد أنشأوا جانباً منه ثم أنشأ البرتغاليون جانباً آخر ، والذي أصبح يستخدم سجناً . وفي يوم آخر استأجر خمسة منا سيارتين وخرجنا من المدينة في نزهة خلوية ، فذهبنا أولاً في اتجاه الجنوب إلى قمة بعض التلال حيث شاهدنا منها منظراً رائعاً للأراضي المحيطة ، يبين إلى أي مدى كانت تلك المناطق مرتعاً ممتازاً للحيوانات البرية في الماضي قبل أن تفتك المجازر العمياء بالقدر الأكبر من قطعانها . وفي فترة ما بعد الظهر هبطنا إلى ساحل البحر للاستحمام في مكان يسمى « تيوى - TIWI » ويقع في نطاق الحاجز المرجاني . وكان الحاجز المرجاني نفسه لافتاً للنظر ، إذ يمتد إلى الخارج من الشاطئ الرملي الذي كنا عنده رصيف عريض من الصخر المرجاني لا يزال المد العالي يغطيه ، ولكن الجزر يتركه عالياً جافاً لتخلله العديد من البرك الصغيرة من المياه الضحلة . ووراء هذا الحاجز القديم يوجد حزام عريض يبلغ عمق الماء عنده قدراً لا يستهان به - حوالي ٥ قامات - ويليه الحاجز المرجاني الحديث الذي ينحسر الجزر عنه بالكاد . ومن المحتمل أن يكون الحاجز الداخلي المرتفع أقدم عهداً ، وكان موجوداً قبل أن يطرأ الهبوط الشامل في مستوى سطح البحر الذي شمل الكرة الأرضية كلها منذ ٤٠٠٠ سنة تقريباً ، وأن الحاجز الخارجي الحديث قد تشكل منذ ذلك الحين . أما الشاطئ خلف الحاجز المرجاني المرفوع فيتألف من الرمال ومن كتل من الصخر المرجاني ، ويتناثر فيه عدد من القطع المستديرة من حجر الخفاف الذي انتشر في جميع أنحاء المحيط الهندي خلال العامين أو الثلاثة أعوام التالية على انفجار بركان كراكاتوا في سنة ١٨٨٣ . ومدينة ممباسا نفسها مبنية فوق تكوين مرجاني مرفوع ، كما أن كثيراً من الأحجار المستخدمة في البناء يؤخذ من الجزيرة ويسميه السكان « كورال (مرجان) » ، في حين أن التسمية الأقرب إلى الصواب قد تكون هي « الصخر المرجاني » ؛ واستناداً إلى الجزء الذي فحصته والذي يوجد عارياً في الخندق المحيط بالحصن وفي أساسات الحصن نفسه ، فإن هذا الصخر يتألف من خليط مرجاني متماسك ويضم عدداً من شظايا المرجان التي لا تزال محتفظة بقسط كبير من بنيتها الأصلية . وعلى أية حال فإن الكتلة الصخرية نفسها ليست مرجاناً بالمعنى الدقيق للكلمة .

وكان بعض أعضاء البعثة يأملون في الذهاب إلى نيروبي ليوم أو اثنين كي يشاهدوا بعض الحيوانات البرية . وكان ذلك الأمل قوياً في بداية وجودنا في الميناء ، إذ انتشرت إشاعة تقول إن قباطنة جميع السفن التي تزور الميناء وكبار مهندسيها قد منحوا حق ركوب القطارات الذاهبة إلى نيروبي مجاناً . وذهب الكابتن ماكينزي والدكتور فوزي وقابلا المسؤولين المحليين في إدارة السكك الحديدية ، وفهموا من المقابلة أن جميع أعضاء البعثة ستعطي لهم تذاكر سفر مجانية إذا رغبوا في الذهاب ، فأعد بعضنا خططاً للذهاب إلى نيروبي وقضاء يوم واحد على الأقل هناك . إلا أننا عندما تلقينا القرار النهائي للسلطات في نيروبي تبين أن كل ما يمكن للسكة الحديد أن تمنحنا إياه هو تذاكر ذهاب وإياب بما يعادل ثمن تذكرة وربع تذكرة للذهاب وحده . ولعل هذا

من يومباني الى عباسا ١٨٥

كان أقصى ما يحق لأحد أن يتوقعه من سلطات السكك الحديدية ، ولكن الموظفين في ممباسا فتحوا لنا أبواب الأمل العريض ، فبدأ التخفيض المحدود في أعيننا نخبياً للأمال ، وانتهى الأمر بعدم ذهاب أحد منا إلى نيروبي على الإطلاق .



الشكل ٢٦ - خريطة خط سير الجولة ٦ : معبسا - زنجبار ، مبينا عليها أرقام المحطات .
من ٩ إلى ٢٤ يناير / كانون الثاني ١٩٣٤ .

الفصل السابع

من ممباسا إلى زنجبار

من ٩ إلى ٢٤ يناير/ كانون الثاني ١٩٣٤

غادرنا ممباسا في الساعة ١١,٠٠ من صباح يوم ٩ يناير/ كانون الثاني ، وكانت هناك ريح قوية تهب من الشمال الشرقي عندما خرجنا من حماية الميناء ؛ فلم يمض وقت طويل حتى أخذت مباحث تميل وتأرجع في بحر نشط الأمواج . وكانت سلطات الميناء قد طلبت منا أن نحاول تحديد موقع بقعة قليلة العمق موضحة على خريطة الأميرالية بالقرب من مدخل الميناء . ذلك أن مستوى قاع البحر في هذه المنطقة يقع عند عمق ٢٠ - ٢٢ قامة ، ولكن توجد على الخريطة بقعتان صغيرتان يشار إلى أن عمق المياه فيهما هو ٦ قامات و ٥,٤ قامة على التوالي . وكان ما تأمل فيه سلطات الميناء في الحقيقة هو أن نتأكد من إثبات عدم وجود هاتين البقعتين الضحلتين ، لأن السلطات كانت تشك في وجودهما الفعلي . غير أننا لم نستطع القيام بذلك المهمة بطبيعة الحال لأن ذلك كان يستلزم إجراء مسح كامل وصحيح للمنطقة كلها وهو ما لم يكن يتوفر لنا الوقت لعمله . وقد قمنا بدلاً من ذلك بإجراء عدة خطوط من عمليات السبر بالصدى ، فوجدنا أن قاع البحر في المنطقة التي يشار إلى وجود البقعتين الضحلتين فيها يتسم بعدم الانتظام الشديد . ونظراً لوجود حواجز وأرصفة مرجانية على نطاق واسع في تلك المنطقة ، فليس هناك ما يمنع إطلاقاً من وجود رؤوس وبقع مرجانية فيها والتي يمكن أن تكون قد نمت وارتفعت من القاع .

وبينما كنا نسير جيئةً وذهاباً عبر المنطقة المذكورة كان مما يلفت النظر ملاحظة الاختلافات في مياه البحر . فالمياه القريبة من الشاطئ - التي يُفترض مجيئها من فوق الأرصفة المرجانية إلى خارج الميناء عند الجزر - كانت ذات لون أخضر زاهٍ وتحتوي على قدر كبير من الأعشاب الشبيهة بالحشائش طافية على سطحها ، في حين كانت المياه الأبعد من ذلك قليلاً في البحر ذات لون أزرق عميق وصافٍ . وبين هاتين الكتلتين من المياه يبدو خط محدد من الأعشاب الطافية ، بعضها من نوع شبيه بالحشائش (*Cymodocea* ?) وبعضها من نوع السرجاسو . وهذا النوع الأخير آت على الأرجح من الرصيف المرجاني نفسه .

وبمجرد أن أجرينا عدداً كافياً من عمليات السبر يشير إلى أن وجود البقعتين الضحلتين أمر

محمتمل على الأقل ، اتجهنا نحو الجنوب في طريقنا إلى زنجبار كي نقدم أنفسنا إلى الممثل السياسي المقيم للحصول على إذن رسمي بالعمل أمام الساحل ، لأن خط الساحل بأكمله على طول هذا الجزء من أفريقيا يخضع لسلطان زنجبار وليس بريطانيا بالمعنى الدقيق . فضلاً عن ذلك فقد كنا نحمل بريدًا لتسليمه في زنجبار .

وبينما كنا غمضي جنوباً ، انتهز ملاحنا الفرصة في أول الليل كي يحول البوصلة ، فشغلنا هذا مدة ساعة كاملة . وبالرغم من ذلك ومن التيار الشمالي الذي كان يتجه ضدنا فقد قطعنا المسافة من ممباسا إلى زنجبار - وهي تبلغ ١٢٦ ميلاً - في ٢٠ ساعة ، وهو ما يثبت أن مباحث كانت تسير بسرعة طيبة .

وفي الساعة ٨,٣٠ تقريباً من صباح يوم ١٠ يناير/ كانون الثاني توقفنا أمام المرسى على الجانب الغربي من زنجبار حتى صعد المرشد إلى السفينة ، ثم اتجهنا إلى مرسى أمام الناحية الجنوبية من المدينة بالقرب من دار الممثل البريطاني المقيم . وبعد ساعتين ذهبت مع الكابتن ماكينزي والدكتور فوزي إلى الشاطئ في زيارة رسمية للسلطان وللممثل البريطاني المقيم . وكان الممثل البريطاني - السير ريتشارد رانكاين Sir Richard Rankine - متغيباً في مكان ما من الجزيرة ولكن السكرتير الأول - المستر ماك - ايلديري Mac Elderry - تفضل بدعوة أربعة منا للغداء ، فقبلنا الدعوة بالأصالة عنا نحن الثلاثة وباسم كبير المهندسين . وبعد انتهاء الزيارتين تم اصطحابنا إلى متحف زنجبار حيث قابلنا أمينه ، الدكتور سبيرير Dr. Spurrier ، وهو شخصية متحمسة حقاً ، أصر على الرغم من كبر سنه على اصطحابنا لمشاهد كنوز متحفه في حدود ما سمح به الوقت . وكان من بين معروضات المتحف المثيرة للاهتمام عدد من الخطابات والتقارير الخ . من الدكتور ليفنجستون Dr Livingstone والمستر ستانلي Stanley .

وأخبرنا الدكتور سبيرير أنه حدث قبل وصولنا ببضعة أسابيع أن خرج إلى الشاطئ بالقرب من المدينة سرب من ٤٠ حوتاً تقريباً يبلغ طول كل منها ١٧ - ١٨ قدماً . وقد أمكن سحب عدد منها إلى عرض البحر قبل أن تموت حيث واصلت السباحة بعيداً ، ولكن عدداً من الحيتان الأخرى مات ، وكانت الرائحة الكريهة من جثثها المتعفنة قوية إلى درجة استوجبت سحبها إلى عرض البحر وتركها تطفو بعيداً . وقد بدا أن تلك الحيتان من نوع الحوت القاتل الزائف «False Killer» ، لأن ما سمعناه هو أنها كانت ذات لون أسود في جميع أجزائها ، ظهرها وبطنها ، في حين أن النوع القريب من ذلك جداً والمسمى حوت كا - اينج «Gaa'ing» يتميز ببياض بطنه . وبعد تناول الغداء مع السكرتير الأول للممثل المقيم عدنا إلى السفينة ، ثم جرى في المساء اصطحاب عدد منا في جولة بالسيارة شملت المنطقة المجاورة من الجزيرة .

وغادرنا زنجبار في باكورة صباح ١١ يناير/ كانون الثاني متجهين شمالاً نحو جزيرة ممبا . وبمجرد بلوغنا مياهاً عمقها ٥٠ قامة بدأنا عملنا البيولوجي ، فنقلنا أولاً عمليتي رفع عينات قاع بالكباش في عمقي ٥٠ و ١٠٠ قامة تقريباً ، وكان قاع البحر يتألف في العملية الأولى من رمل

خشن مختلط بالأصداف ، ولم تحتو هذه العينة إلا على النزر اليسير من الأحياء . أما في العملية الثانية فقد كان القاع مختلطاً بقدر من الطين ، وحصلنا منه على عديد من حيوانات خيبار البحر وعدد قليل من حيوانات المرجان المنفردة . وهذا العمق تقريباً في العادة هو الذي يتم الحصول منه على أكبر عدد من الحيوانات في الكباش ، ولعل ذلك يرجع إلى أنه هو العمق الذي يتم عنده على القاع ترسيب الفتات العضوي الناعم الذي يوجد طافياً في المياه الشاطئية . وبعبارة أخرى ، فإن هذا العمق يمثل « خط الطين » الذي يحدده مَرِّي ، حيث يتم ترسيب الطين والفتات العضوي ، وتجدد عنده الأحياء التي تتغذى في الرمل والطين - مثل خيبار البحر وأشباهه - ما تحتاجه من طعام .

وبعد إنجاز عمليتي رفع عينات القاع بالكباش خرجنا إلى خط عمق ١٥٠ قامة وأجرينا عملية رفع أخرى بالكباش ، حصلنا منها على عينة جيدة من الطين الأخضر الذي تكسو سطحه طبقة ذات لون أصفر مائل إلى البني ، ولكن الحياة الحيوانية كانت منعدمة تقريباً . وبعد الانتهاء من ذلك ثبتنا شبكة أجاسيز في السلك وأنزلناها لمدة ساعة (المحطة ١٠٥) ، وكانت حصيلة الصيد جيدة جداً ، حيث بدا أن عدداً لا بأس به من الأحياء التي حصلنا عليها يختلف عن كل ما سبق أن رأيناه . غير أنه يستحيل الحزم بهذه النقطة قبل أن يقدم الخبراء تقاريرهم عن مختلف الأنواع التي شملتها الحصيلة المذكورة .

وبعد استرجاع الشبكة على سطح السفينة واصلنا سيرنا جنوباً مرة أخرى نحو جزيرة زنجبار كي نرسو أثناء الليل ، وهو ما حدث في حوالي الساعة ٤٥ ، ٤ بعد الظهر في خليج مكوكونوني ، أمام قرية أو بلدة صغيرة قرب الطرف الشمالي للجزيرة كانت تضم بيتين أو ثلاثة بيوت لطيفة المنظر تقع على قمة الشاطئ بين الأشجار . وبعد قليل ذهب عدد منا إلى الشاطئ للاستحمام .

وغادرننا مرسانا في باكورة اليوم التالي متجهين إلى عرض البحر كي نبلغ منطقة عمقها ١٠٠ قامة لتنفيذ عملية جر . وكانت هناك ريح قوية تهب من الشمال بقوة ٥ وحدات على مقياس بوفورت ، ولكننا سرنا ضدها ، فلم تلبث مباحث أن أخذت تتمايل إلى درجة غير مريحة . وبلغنا منطقة العمق المطلوب حوالي الساعة ٨,٠٠ صباحاً فأنزلنا أنبوبة بيجلو الثقيلة مع قنبلة مياه قلابة حتى نحصل على المعلومات اللازمة لتنفيذ عملية الجر . وبمجرد استرجاع هاتين الوجدتين أنزلنا شبكة جر أجاسيز (المحطة ١٠٦) . وأثناء تقدم عملية الجر تغير اتجاه سيرنا قليلاً ، ولم تلبث بعد قليل أن أصبحتنا نسير بعرض اتجاه الأمواج . وكان مآكان في نفس الوقت قد انشغل بعينة القاع وما كاد يتمكن من اخراجها من أنبوبة بيجلو حتى غمرت سطح السفينة الأوسط موجة انتزعت العينة المذكورة وحملتتها نحو فتحات التصريف . وقد تمكنا من انقاذ الجانب الأكبر منها إن لم يكن كلها ولكنها كانت قد تفتتت إلى قطع صغيرة بحيث لم نعد نعرف ترتيب هذه القطع بجانب بعضها البعض . وقد ظلت الأمواج تقتحم السفينة طوال

فترة الجر ، وفيها عدا ذلك فقد سار كل شيء على ما يرام ؛ وعندما استرجعنا الشبكة وجدنا فيها حصيلة صيد جيدة جداً .

وفور استرجاع الشبكة على ظهر السفينة واصلنا السير نحو الشمال كي نبلغ منطقة أعمق لتنفيذ عملية جرتانية ، ولكي نتقرب أكثر في نفس الوقت من المرسى الذي كنا نعتزم قضاء الليل فيه . ولم نحالفنا نفس النجاح هذه المرة . فقد أنزلنا شبكة الجر في عمق ٢٤٠ قامة (المحطة ١٠٧) وسار كل شيء على ما يرام في البداية . غير أنه بعد أن ظلت شبكة الجر على القاع مدة ثلاثة أرباع الساعة ارتفع مؤشر الشد فجأة على الدينامومتر من أقل من نصف طن إلى أكثر من ٢ طن ، فصرخت على الفور طالباً من جسر القيادة إيقاف السفينة ، وتم ذلك بالفعل قبل حدوث أية أضرار جسيمة . غير أننا عندما رفعنا الشبكة إلى السطح تبين أنها كانت قد اشتبكت في صخرة أو عائق مشابه اعترض طريقها ، لأن أنشودة اللجام كانت مزوغة من موضع تثبيتها وكانت قضبان هيكل الشبكة مثنية بعض الشيء . إلا أن الشبكة كانت سليمة لحسن الحظ ، فلم نفقد شيئاً من حصيلة الصيد ، التي كانت متوسطة في كميتها ، وإن احتوت على عديد من الأحياء المثيرة للاهتمام .

وبعد انتهاء عملية الجر الثانية هذه تابعنا الإبحار شرقاً في اتجاه جزيرة بمبا ورسونا لقضاء الليل في المياه الهادئة لخليج تشاكي - تشاكي الصغير . وقبل هبوط الظلام ، كنا نرى من مرسانا بعض المنازل ذات السقوف الحمراء على الشاطئ ، ثم أمكننا بعد ذلك أن نرى عدة أضواء . ولكننا كنا قد دخلنا الخليج في ساعة متأخرة نسبياً لا تسمح بذهاب أحد إلى الشاطئ ، فانشغل البيولوجيان معظم المساء بفرز حصيلة الصيد وحفظ عيناتها ووضع البطاقات عليها . وكان من بين الحيوانات التي حصلنا عليها من عملية الجر الثانية عدد من جبري المياه العميقة ذي اللون الوردي الجميل ، فتم رسم أحد أفرادها بالألوان المائية قبل وضعه في الكحول ، لأن غمر هذه الحيوانات لأية فترة قصيرة في أي سائل من سوائل الحفظ لا يلبث أن يقضي على ألوانها .

وفي باكورة الصباح التالي غادرنا مرسانا خارجين إلى القناة العميقة التي تتجه إلى الشمال الغربي بين جزيرتي زنجبار وبمبا ثم تنحرف في اتجاه الشمال بين هذه الجزيرة الأخيرة وساحل قارة أفريقيا . وقد أتاح لنا وجود هذه القناة العميقة أن ننفذ عدة عمليات جر عميق في مياه هادئة نسبياً ، لأنه على الرغم من هبوب رياح شمالية شرقية قوية طوال وجودنا في المنطقة ، فإن هذه القناة توجد على الجانب المضاد لذلك الذي تهب عليه الرياح من جزيرة بمبا . ولم يكن البحر عند خروجننا على نفس درجة هياجه في اليوم السابق ، ورغم ذلك فقد كان مائجاً إلى درجة كافية لأن تأتي موجة من وقت إلى آخر فتتخطى جانب السفينة مواجهه للريح وتغمر السطح الأسفل . وقد خرجنا إلى مياه عمقها حوالي ٤٢٥ قامة ثم توقفنا ونفذنا محطتنا رقم ١٠٨ . وسار كل شيء على ما يرام حتى بدأنا نسحب شبكة أجاسيز لاسترجاعها ، حيث أدى

هبوب الرياح على جانب السفينة الأيمن الى دفعها فوق السلك ، فأصبح على ضابط النوبة - الملازم ثروت - أن يغير اتجاه السفينة لتحرير السلك . وبعد أن تم ذلك بقليل علت السفينة موجة ضخمة تخطت بجياها الخضراء قوس السور وألقت بكتلة من المياه على السطح وفي قمرة الريان التي كان بابها مفتوحاً . وقد وجه اللوم إلى ثروت لأنه لم يلتزم المسار الذي حدده له الريان الكابتن ماكينزي ، غير أنه في الحقيقة لم يخطئ ، إذ من الواضح أنه لم يكن يستطيع أن يلتزم نفس المسار بينما سلك الجرمند تحت السفينة ، غير أنه التزم التقاليد البحرية العريقة بأن نقل اللوم إلينا نحن الواقفين على السطح الأسفل . وعندما رفعنا شبكة الجر وجدنا أن السلسلة الدائرية التي تحمل حبل رأس الشبكة وقاعها قد انفصلت . وتضمنت حصيلة الصيد وعاءين من فخار ذي لون بني فاتح ، كليهما مهشمين قليلاً حول الحافة ، ولكنها فيها عدا ذلك في حالة جيدة . وبدا لي أن الوعاءين حديثا العهد ، وإن كان جلياً أنهما قد بقيا في قاع البحر بعض الوقت ، إذ كانت عليهما أنابيب لديدان السرپوليد «Serpulid-worm» . وعندما عدنا إلى زنجبار بعد ذلك بفترة حملتهما إلى المتحف وطلبت من الدكتور سبيرير أن يفحصهما وينبئ بما إذا كان الفخار من ذلك النوع يصنع في المنطقة . وقد بدا الوعاءان مصنوعين على عجلة فخري ، ولكنهما من نوع لم يعده الدكتور سبيرير ، وكان من رأيه أنهما ربما يكونان قد صنعا في مسقط ثم ألقيا في البحر من سفينة صو عابرة .

وبمجرد اكمال عملية الجر الأولى اتجهنا نحو جزيرة بمبا حتى دخلنا عمق ٣٢٥ قامة لإجراء عملية جر أخرى بالشبكة التي كان قد تم إصلاحها (المحطة ١٠٩) . وسار كل شيء على ما يرام ، وإن كان توابل الدينامومتر في البداية قد أشار إلى أن الجر يتم على قاع غير مستو . وقرب نهاية عملية الجر أشار مسبار الصدى إلى أننا تقترب من رصيف أو بروز في القاع يوجد على مسافة قليلة منا ، فحاولنا المناورة بالسفينة كي نتجنبه ولكن جهودنا لم تكلل بالنجاح ، وممرنا في النهاية فوقه مباشرة ، حيث ارتفع الشد على الدينامومتر آنئذ من نصف طن إلى أقل قليلاً من طن كامل ؛ ولكن ذلك كان هو الأثر الوحيد .

وبعد أن استرجعنا شبكة الجر على سطح السفينة واصلنا السير نحو جزيرة بمبا إلى مرسى جديد لقضاء الليل في بورت جورج . وكان طريقنا إلى المرسى يمتد خلال مدخل ضيق تحف به الحواجز المرجانية من الجانبين . وكان من الأمور الملفتة للنظر أن نرى في أعلى الحاجز المرجاني ، وخاصة قرب طرفه الأقصى ، عدة جزر صغيرة متناثرة تكسوها نباتات خضراء كثيفة ولكن جوانبها قد تآكلت بفعل الرياح والموج حتى أصبح الشكل العام لكل جزيرة منها شبيهاً بفطر عيش الغراب ، إذ تبدو قممتها واسعة معلقة على ساق رفيعة نسبياً . وعلى الجانب الداخلي للحايز المرجاني كانت الجزر الصغيرة وأرض جزيرة بمبا نفسها محفوفة بصخور صغيرة ترتفع رأسياً ، أو تمتد منها حواف معلقة في بعض المواضع . وكان واضحاً أن هناك قدراً كبيراً من التحات يجري هنا على الرغم من الحماية التي يوفرها الحاجز المرجاني . وكانت ساق إحدى الجزر تحنوي بفعل التحات على سلسلة من الكهوف الصغيرة ، بينما كانت ساق جزيرة أخرى

مثقوبة بالفعل في قاعدتها . وبعد أن دخلنا الخليج متجاوزين الحواجز المرجانية رسونا أمام القرية ، وذهب بعضنا لزيارة الشاطئ ، فاسترعى انتباههم جميعاً نظافة القرية عامة والسكان أنفسهم .

وغادرنا مرسانا مبكرين في الصباح التالي خارجين إلى القناة ، ووجهنا مسارنا إلى الموضع الذي أجرينا فيه عملية الجر في اليوم السابق ، حيث كنا بسبب ضيق الوقت قد أجرينا عملية الجر دون أخذ عينة من القاع أو عينة وقياساً لدرجة الحرارة من المياه العميقة ، فرجونا أن نتدارك هذه الثغرة في معلوماتنا ، غير أننا لم نوفق في الحصول على عينة من القاع ، لأن رواسبه كانت تتألف من رمل رفض أن يمثل للبقاء في أنبوبة بيجلو ، ولكننا نجحنا في الحصول على عينة الماء وقياس درجة حرارته .

وبمجرد انتهائنا من ذلك تابعنا سيرنا نحو الساحل الأفريقي إلى موقع محطتنا التالية (المحطة ١١٠) في مياه عمقها ٢٠٠ قامة تقريباً . وكانت الرياح أقل بكثير مما خبرناه طوال الأيام الخمسة أو الستة السابقة ، مما جعل البحر هادئاً تقريباً ، فتمكنا من إجراء عملية الجر بنجاح ، رغم أن حصيلة صيدنا لم تكن كبيرة . وبمجرد استرجاع الشبكة إلى السطح قمنا بكل التحضيرات لإجراء عملية جر ثانية بشبكة أجاسيز في عمق ٥٠ قامة . وكانت الرياح قد اشتدت خلال الصباح فأخذت السفينة تتمايل كثيراً وتقتحمها الأمواج من وقت لآخر ، ولكننا تمكنا من الاستمرار دون متاعب كبيرة ، وأنزلنا شبكة أجاسيز إلى الماء حوالي الساعة ٣,٠٠ بعد الظهر في عمق ٥٠ قامة ، ولكنها لم تكد تستقر على القاع حتى أخذ ذلك القاع يرتفع ، ولم يلبث أن تناقص إلى ٢٥ قامة (المحطة ١١١) . عندئذ غيرنا مسارنا وزاد العمق إلى ٩٠ قامة تقريباً ، ولكن الشبكة علقت آنئذ في عائق ما ، وارتفع الشد على الدينامومتر فجأة إلى طن ونصف ، ثم انفلتت الشبكة من العائق بدفعة قوية . وكان مستحيل أن نحدد ما حدث بالضبط ، وإن كان قد بدا محتملاً أن يكون قايش السلك على اللجام قد انفصل . وانخفض الشد على الدينامومتر إلى الصفر تقريباً فواصلنا الجر ، ولكن هذا الشد عاد إلى الارتفاع فجأة بعد دقائق قليلة ، وظل برهة قصيرة يتأرجح حول الطن ونصف الطن ، ثم تجاوز الطن وانفصم القايش على الكلابات وأخذ السلك ينساب بحرية . عندئذ أوقفنا السفينة وبدأنا نسحب الشبكة لاسترجاعها . وعندما ظهرت إلى جانب السفينة رأينا أن أنشطوة السلك على هيكل الشبكة قد انفصمت وأن الهيكل نفسه مثنى إلى درجة كبيرة ، في حين أصيبت الشبكة بتمزق شديد ، بينما كانت حصيلتها أقل من القليل .

وتابعنا السير بالسفينة بعد ذلك نحو الساحل الأفريقي ، مارين بين بعض الجزر إلى مرسى محمي لقضاء الليل في خليج مانزا ، على مسافة أميال قليلة إلى الشمال من تانجا ، التي كانت أسطح منازلها تبدو للعين بوضوح من السفينة بينما كنا نقوم بعمليات الجر في وقت مبكر من اليوم . وبينما كنا متجهين إلى مرسانا كنا نرى بوضوح هنا أيضاً أن معظم الجزر - إن لم يكن

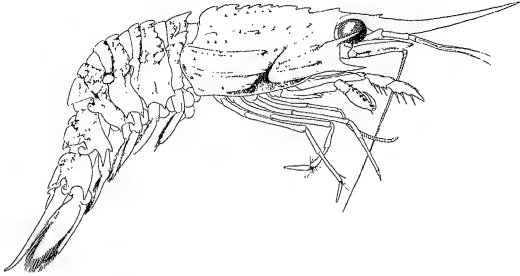
من ممباسا الى زنجبار ١٩٣

كلها - الواقعة على جانبي القناة تبدو فيها علائم التحات ، إذ كانت كل حوافها مخفورة في أجزائها السفلى مما جعل الجزر تبدو على شكل الفطر (عش الغراب) ، بحيث أنه - على نسق الحال في جزيرة ممبا على الجانب المقابل من القناة - لا شك أن البحر ينخر الأرض ببطء ولكن باطراد . وعلى مسافة أبعد قليلاً في الخليج الصغير الذي رسونا فيه كان حطام باخرة يثير التساؤل عن كيفية وصولها هناك ، إذ بدا من المستبعد جداً أن تشحط سفينة بمحض الصدفة في مثل هذا المرسى المحمي . وكان من التفسيرات التي اقترحت أن تكون تلك البخرة من بقايا الهجوم على تانجا خلال الحرب العالمية الأولى ، غير أنها لم تكن متهالكة إلى الدرجة المتوقعة في حطام عمره ثمانية عشر عاماً .

وفي الصباح التالي غادرنا مرسانا مع أول ضوء وخرجنا مرة أخرى خلال قناة المدخل كي نبليغ منطقة عمق مياهها ٥٠ قامة لإجراء عملية رفع عينة قاع بالكباش . وبلغنا المياه المشوذة بعد الساعة السابعة بقليل . ولما كان الكباش قد ثبت بالفعل إلى السلك على سطح السفينة ، فإن انزاله من الجانب لم يستغرق وقتاً طويلاً . ورغم ذلك فقد انجرفت السفينة خلال تلك الدقائق القليلة إلى مياه أكثر عمقاً ، حيث بلغ الكباش القاع عند عمق ٦٢ قامة . وقد عاد لنا الكباش بمجموعة مثيرة للاهتمام من أحياء الحواجز المرجانية ، تشمل الإسفنجيات وقطع المرجان والمرجان المازوري ، إلا أنه لم يكذب يبلغ السطح حتى كنا قد بلغنا مياهاً عمقها ١٠٠ قامة ، فأسرعنا بإنزاله مرة أخرى حيث بلغ القاع عند عمق ١٢٠ قامة . وكان القاع هنا يتألف من رمل خشن لا يكاد يحتوي على كائنات حيوانية . وقد أجرينا بعد ذلك عملية أخرى بالكباش في عمق ١٩٣ قامة وحصلنا هذه المرة على عينة من الطين الرمادي المخضر ، وإن كانت خالية أيضاً من الكائنات الحيوانية . وكانت تلك المحطات الثلاث متقاربة إلى درجة بدا واضحاً معها أن القاع يهبط من حافة الرصيف المرجاني بانحدار شديد .

وبعد إتمام هذه العمليات أعدنا تخزين الكباش في صندوقه واتخذنا الاستعدادات لتنفيذ عملية جر بشبكة أوتر في عمق ٣٥٠ قامة تقريباً . وحدث بعض التأخير في نشر شبكة أوتر لأن ألواح الأوتر اختلطت ببعضها ، ولكن سرعان ما تم فصلها وانزلت الشبكة (المحطة ١١٥) . ولما كان الوقت متوفراً وكل شيء يبدو على ما يرام ، فقد تركنا الشبكة في الماء مدة ساعة ونصف خرجنا بعدها بحصيلة صيد ممتازة ضمت عشرين نوعاً على الأقل من أسماك الأعماق ، كانت من بينها ثمانية وثلاثون عينة من نوع « سيتارشيز جونتيري » *Setarches guntheri* ذات لون أحمر بديع . وكان ضمن الصيد أيضاً العديد من جبري الأعماق الكبير ذي اللون الأحمر الداكن وعدد من حيوانات الأخطبوط ، بالإضافة إلى آلاف من نجوم البحر الهشة ophiuroids الصغيرة ذات الألوان الرقيقة ، وعدد من كبارها حمراء اللون التي بدا أنها تنتمي إلى نفس النوع الذي سبق أن حصلنا عليه من عملية جر في خليج عدن قرب رأس جواردافوي .

وبذلك انتهى استكمال العمل الذي كان يمكننا القيام به في منطقة قناة ممبا المحمية .



الشكل ٢٧ - جليفوكرانجون مباحيائي، *Glyphocrangon mabahissae*، وهو نوع لم يسبق وصفه من جمبري الأعماق صيد في المحطة ١١٥ (مأخوذ عن التقارير العلمية لبعثة جون مري، المجلد ٦ (٤)، شكل (٨)).

ولدى إتمام عملية الجرافة وصلنا سيرنا بالسفينة شمالاً كي نبلغ موقع محطتنا التالية أمام الساحل الأفريقي إلى الشمال من مبابسا، حيث كان فاركوهارسون يريد إجراء بعض أعمال المساحة، إذ بدأ أن خط عمق المائة قامة يمتد على بعد من الساحل أكبر مما تبينه الخريطة، وحيث كان مقرر أن يبدأ الكيميائيان قطاعاً هيدروجرافياً يمتد خارجاً من أرض القارة. وبمجرد أن خرجنا من ظل جزيرة مبابا بدأت الأمواج تقتحم مقدمة السفينة وتغمر السطح الأوسط. واستمرت الرياح والأمواج تتصاعد خلال الجزء الأول من الليل، فقضينا وقتاً غير مريح. غير أن البحر هدأ إلى درجة ملموسة مع حلول الصباح التالي. ولسوء الحظ ظلت السماء ملبدة بالغيوم، فلم يتمكن فاركوهارسون من تحديد موقعنا بدرجة كبيرة من الدقة، على الرغم من أن مسبار الصدى ظل يعمل بكفاءة. ولم تتمكن نتيجة لذلك من أن نضيف إلى الخريطة الموجودة شيئاً يذكر.

وأوقفنا السفينة في الساعة ٨,٣٠ لتنفيذ محطتنا الهيدروجرافية، غير أن العمل لم يسر على نحو مرض لأن بكرة الوئش الهيدروجرافي عادت تثير المتاعب، حيث زرجنت هذه المرة على نحو حال دون تبادل ترسي الحركة إلى الأمام وإلى الخلف. ولكن المهندس الثاني نجح في إعادتها إلى العمل بعد أن عاجلها بعض الوقت.

وكان العمل في القسم البيولوجي قد تعرض للإعاقة الشديدة أثناء اليوم أو اليومين

الأخريين بسبب مرض ماكان . وكانت تلك أول علامة على أن وقفننا في ممباسا قد خلفت تأثيراً خطيراً على صحة طاقم السفينة ؛ إذ تعاقبت لدينا منذ تلك اللحظة عدة حالات مرضية بين أفراد الطاقم الذين أصابهم الملاريا هناك، وزاد الأمر تعقيداً أن الجو أصبح سيئاً للغاية، فتعاونت الظروف بذلك كي نحول دون سرعة شفاء المرضى . وقد قمنا على الفور بإعطاء جرعات منتظمة من الكينين لكل أفراد الطاقم ، مما ألقى عبئاً إضافياً على كاهل الدكتور فوزي الذي كان يقوم بمهمة طبيب البعثة طوال الرحلة بأكملها ؛ ذلك أنه ما لم يستوثق شخص مسؤول وذو سلطة من أن جرعة الدواء الواقي قد تم تعاطيها ، فإن هناك دائماً بعض الأفراد الذين يتخلصون من هذه الجرعة خلسة ويهدوء لأن طعمها غير سار ، ولأنها كثيراً ما تؤدي إلى قدر من عسر الهضم .

وبعد إكمال العمل في المحطة ١١٦ أبحرنا شرقاً إلى موقعنا التالي في مياه عمقها ٥٠٠ قامة ، بينما بدأت الرياح والأمواج تعود إلى الهياج . ولما كان التجاهنا آنئذ هو شرق الجنوب الشرقي فقد أصبح متعامداً على اتجاه الرياح والأمواج ، مما جعل مباحث تتأرجح بشدة . ونفذنا العمل في المحطة ١١٧ ثم واصلنا السير متابعين الاتجاه إلى عرض البحر كي نبلغ مياهاً عمقها ١٠٠٠ قامة . وقرب مساء يوم ١٦ يناير/كانون الثاني كانت الأمواج تقتحم السفينة من جانبيها فتجعلها تتأرجح إلى درجة أثرت على البعض منا ؛ بل أن الكابتن ماكينزي نفسه لم يكن على ما يرام ، وقام في الساعة العاشرة تقريباً من تلك الليلة بتغيير اتجاه السفينة نحو الشرق بدرجة أكبر ، مستهدفاً من ذلك التعويض عن انجرافنا مع اتجاه الرياح من ناحية ، واستقبال الأمواج بمقدمة السفينة بقدر أكبر من استقبالها بجانبيها . غير أننا أصبحنا في الساعة الواحدة صباحاً نتناطح بعنف مع الأمواج بمقدمة السفينة ، فأمر ماكينزي بتخفيض السرعة إلى النصف . وقد قضينا جميعاً ليلة قلقة بعض الشيء ؛ وتأرجحت السفينة مرتين بدرجة بالغة من العنف بلغتنا معها أصوات تحطيم في المختبر وسقوط أشياء في البحر . وقد وجدت في ثاني هاتين المرتين أن عدداً من الأشياء قد سقطت من على طاولة المختبر ، رغم أنها كانت قد ثبتت بحرص وإحكام بمنعها من الحركة ؛ فقد كان هناك عدد من أنابيب العينات متناثراً على السطح ، كما تحطم غطاء ان لجرقي تسخين . وبدأت في رفع الحطام ، وجاء فوزي بعد دقائق قليلة يساعدي ، ولم نلبث معاً أن أعدنا الأمور إلى نصابها .

وبلغنا موقعنا في الساعة ٧،٣٠ من صباح يوم ١٧ ، فأوقفنا السفينة وبدأنا تنفيذ أعمال المحطة رقم ١١٨ . وأنهى الكيميائيان أعمالهما أولاً ثم أنزلنا شبكة جر أجاسيز وقمنا بعملية جر عند عمق ١٧٩٢ متراً . وقد تم كل شيء على ما يرام رغم متاعب الطقس وحصلنا على صيد جيد . ولسوء الحظ لم تبد على ماكان علامات التحسن ؛ بل أن حالته ازدادت سوءاً ، بالإضافة إلى مرض اثنين آخرين من أفراد الطاقم ، أحدهما أصيب بحمى شديدة والآخر بالتهاب في أحد ذراعيه . وبعد التشاور مع الدكتور فوزي ، تقرر أن نعود أدراجنا ونتجه إلى

زنجلار كي نودع مرضانا في المستشفى^(١) . . وكان هدي أصلاً هو مواصلة الإبحار شرقاً حتى نبلغ مياها عمقها ٢٠٠٠ قامة كي ننفذ فيها محطة كاملة ، هيدروجرافية وبيولوجية ، ولكن ذلك كان يستوجب مواصلة الإبحار شرقاً مدة يوم آخر وبالتالي تأخير تسليم مرضانا إلى المستشفى مدة يومين . وبناءً على ذلك فإنه في الساعة ٥,٠٠ من مساء يوم ١٧ ، حوّلنا اتجاهنا نحو الغرب فأصبحت الريح والبحر يدفعاننا في نفس اتجاهنا ، فتقدمنا بسرعة خلال الليل حتى أصبحنا في صباح يوم ١٨ إلى الغرب من جزيرة بمبا ، وبلغنا زنجبار نفسها حوالي الساعة ٢,٣٠ مساءً ، حيث خرج إلينا على الفور مساعد الضابط الصحي للميناء ، فلم تنقض نصف ساعة حتى كان قد اصطحب كل مرضانا إلى الشاطئ وأودعهم المستشفى . وتفرغت مع فوزي خلال تلك الفترة للعمل في المختبر، حيث كان مرض ماكان قد أدى إلى تراكم عدد من القنينات والعينات التي تتطلب التصرف قبل خزنها . وكانت نتائج عمليتي الجر الأخيرتين مثيرة للاهتمام ؛ فقد بدا أن معظم القشريات مطابقة للأنواع التي حصلت عليها السفينة « انفسيتاجاتور » من قبل في مياه

(١) كانت البعثة في ذلك الوقت قد استمرت أكثر من أربعة أشهر، وغدا من المفهوم أن تصبح العلاقات على قدر من التوتر، وخاصة بين ماكيزي وسيويل، وما زاد الأمور تأزماً خلال هذه الجولة بين ممباسا وزنجبار اجتماع الطقس الرديء والمصر . ويستهن سيويل نوعاً ما بكل هذين العاملين ، ولكنها كانا أكبر أهمية من وجهة نظر ماكيزي ، الذي لم تكن النتائج العلمية تعنيه إلا قليلاً ، وهو يقول في يومياته :

« كانت الرياح والمواصف الموسمية شديدة إلى درجة غير عادية ، فكانت المياه الغزيرة تعمر سفيننا باستمرار والأمواج والرياح نجعلها تتأرجح وتتمايل وتصعد وتبط . وكانت محاولات تنفيذ المحطات تجري في ظل صعوبات كبيرة ، وجميع العاملين قد أعرقهم البلب ، والعصائل مرهقة متعبة بسبب استمرار التعلق بالأيدي ومحاولات الثبات على الأقدام التي أصبحت عبئاً في حد ذاتها . كنا نبحر طوال الليل مجاهين الأمواج العالية ثم نقف عند طلوع النهار في بحر هائج كي نقوم بمحاولة أخرى لرفع الطين والأحياض من عمق ستة آلاف قدم تحت سطح الماء . وبلغ الإجهاد بالسفينة الصغيرة حداً اضطرنا أكثر من مرة إلى التخميف من إرهابنا لها ، وبدأ يزعجني التساؤل عن مدى ما يمكن أن يبلغه احتمال الطاقم لهذه الظروف البالغة الصعوبة . لقد تحولت قمرتي إلى ما يشبه حمام البخار بعد اضطرابي إلى إغلاق نوافذها وأبوابها بإحكام . وحتى بعد إحكام إغلاقها على هذا النحو كانت كل موجة تصدم الباب ترسل جالونات عديدة من المياه تجري خلال القمرة والأدراج والمكتب وكل موضع . وكان الخروج من القمرة بالغ الصعوبة ، بل خطراً . وتدهورت الأحوال الصحية بسرعة على ظهر السفينة ، ففي خلال يومين اثنين انتشرت حالات القيء والحمى ، فاشتت الملايا مغالبها عندئذ ، ووقد سببها ثلاثة من أفراد الطاقم في حالة خطيرة . وارتفعت حرارة ماكان وزنجبار السفينة ، فكانت تبلغ ٤٠ درجة مئوية أثناء النهار ، والله وحده يعلم كم كانت تبلغ في الليل . »

ويستفاد من يوميات ماكيزي أن إزال المرضي إلى البر في زنجبار تم بقرار منه شخصياً ، وهو ما يعني ضمناً أن سيويل لم يكن ليفعل ذلك . ولا شك في أن ماكيزي شعر بأن قدرة سيويل على الحكم السليم كانت متأثرة تأثرًا سلبياً بتلفه على إنحاز الراماج العلمي - وهو تلف لم يكن يشاركه فيه كل من على ظهر السفينة :

« إن نداء العلم أوه حافزه لا بد وأن يكون قوياً حقاً ، فقد ظل علمائنا مثابرين على العمل الشاق الطويل ، ولا شك في أن المتاعب التي كانوا يعانونها كانت أكثر من متاعبنا . إلا أن طاقم البشارة على السفينة لم يكن على نفس الدرجة من التفاني في سبيل العلم - فما هو القصد من ذلك كله على أية حال (في رأيهم) ؟ وهذا سؤال طبيعي دون شك ، فضلاً عن أنه سؤال لم يكن حتى سيويل قادراً على أن يقدم عنه إجابة شافية . »

المحيط الهندي ، باستثناء عيتتين من الأسماك من نوع إينويس مربي *Ipnpops murrayi* ، وهي سمكة تحمل عضواً كبيراً مضيئاً على قمة رأسها . وقد حصلت السفينة « تشالينجر » على هذا النوع في المحيطين الهادي والأطلسي ، وإن كان ذلك على أعماق أكبر كثيراً ، في حين أن السفينة « إنفستيجاتور » لم تحصل عليه أبداً من قبل في مياه المحيط الهندي .

وغادرنا زنجبار مرة أخرى حوالي الساعة ٤,٠٠ مساءً متجهين حول الجانب الجنوبي للجزيرة ، مروراً بجزيرة تشامبي في طريقنا ، حيث صعدت إلى جسر القيادة كي أراها جيداً ، إذ كان مصدر اهتمامي بها راجعاً إلى ما كان قد ورد ذكره من وجود نوع من الكابوريا يعرف بالسرطان اللص العملاق (*Birgus latro*) فيها ، مما جعل سلطات المتحف البريطاني تطلب مني أن أحاول زيارة الجزيرة أثناء البعثة والحصول على أي دليل على وجود ذلك السرطان فيها . وبعد أن تجاوزنا جزيرة تشامبي أبحرنا نحو الداخل في اتجاه الساحل ، ثم رسونا بعد غروب الشمس في خليج ميني ، على بعد ميل تقريباً من الساحل ، حيث قضينا الجانب الأكبر من الليل لأن كبير المهندسين كان يريد تنظيف مواسير مرجله ، فرحبنا جميعاً بقضاء ليلة هادئة .

وفي الساعة ٦,٠٠ تقريباً من صباح اليوم التالي أبحرنا خارجين إلى عرض البحر مرة أخرى نحو موقع محطتنا التالية . وكنا في البداية في حماية الأرض التي حجبت عنا الرياح القوية والأمواج العالية ، مما جعل مسؤولي التموين يستغنون عن وضع أدوات التثبيت على المائدة في الصالون لأول مرة منذ عدة أيام . ولكننا خرجنا من حماية أرض الجزيرة بعد ساعتين ، فاستقبلتنا الرياح الشمالية الشرقية بكل عنفوانها . ومع أنها لم تكن تهب بنفس قوتها السابقة ، إلا أن عنفها أخذ يزداد مع تقدم النهار ، فواجهنا بحراً مزعجاً يضطرب بالأمواج العالية القادمة من الشمال والشمال الشرقي .

وفي الساعة العاشرة والربع بلغنا مياهاً عمقها ٥٥٠ قامة ، ذات قاع يتزايد انحداره بسرعة طبقاً لمسار الصدى . هنالك أوقفنا السفينة وبدأنا تنفيذ محطتنا رقم ١١٩ . وانصرفنا محاولتنا الأولى إلى الحصول على عينة من القاع ، فأنزلنا أنبوبة يبيعو الثقيلة على السلك الهيدروجرافي ، وبدا أنها بلغت القاع عند عمق ١٠٥٠ متراً ، حيث انخدد بذلك جميع من كان يرقب المؤشر بحرص وانتباه من بيننا ، لأننا عندما استرجعنا الأنبوبة بدا واضحاً أنها لا يمكن أن تكون قد بلغت القاع على الإطلاق ، وأيدت ذلك قراءة مسار الصدى التي بيّنت عمقاً أبعد . عندئذ أنزلنا الأنبوبة مرة أخرى ، وحصلنا هذه المرة من عمق ١٢٢٨ متراً على عينة من الطين الرمادي المخضر ، ثم أنزلنا شبكة جر أجاسيز لمدة ساعة ، وحصلنا منها على حصيلة صيد صغيرة ولكنها مثيرة للاهتمام (المحطة ١١٩) .

وبمجرد استرجاع شبكة الجر إلى سطح السفينة واصلنا السير شرقاً نحو موقعنا التالي . وخلال اليوم ظلت قوة الرياح تشتد باطراد والأمواج تزداد ارتفاعاً حتى أصبحت عالية إلى درجة كبيرة . وبمجرد أن بدأنا السير أخذت حركة السفينة تتزايد كما هو متوقع ، وعندما بلغت الساعة

التاسعة مساء كانت مباحث قد أصبحت مكاناً غير مريح ، إذ راحت تعلو وتهبط ، وتصطدم من أن لآخر بموجة زائدة الارتفاع تهزها هزاً يتخلل هيكلها كله . وظللنا طوال الليل نناطح الأمواج بمقدمة السفينة متخذين طريقنا في اتجاه الشمال الشرقي نحو موقع محطتنا التالية . واضطر الكابتن ماكينزي بعد حين إلى تخفيض سرعة السفينة عندما خشي من إجهادها، لأن كل تصادم لها مع كل موجة مقبلة كان يؤدي إلى هزة قوية تجعل السفينة ترتجف من أقصاها إلى أقصاها .

وحوالي الساعة ٩،٠٠ من صباح اليوم التالي بلغنا منطقة عمقها ١٦٠٠ قامة تقريباً . ونظراً لانعدام احتمال بلوغ منطقة أكثر عمقاً إلا بعد مواصلة الإبحار لمدة ٢٤ ساعة على الأقل ، حيث يحتمل عندئذ أن نبلغ منطقة عمقها ٢٠٠٠ قامة ، فقد قررت تنفيذ المحطة حيث كنا في عمق ١٦٠٠ قامة ، رغم أنني كنت أمل تنفيذها في عمق أكبر . وبمجرد أن أوقفت السفينة أصبحت حركتها أهدأ ، وإن كانت الظروف قد ظلت صعبة وغير مواتية للعمل . وشبكنا أنبوبة بيجلو الثقيلة وأنزلناها من جانب السفينة ، حيث بدا أنها بلغت القاع عند عمق ٢٩٠٠ متر ، وهو أقل بكثير مما كنا نتوقع . عندئذ أوقفنا السفينة وأرخينا مزيداً من السلك ، فبدا هذه المرة أن الأنبوبة قد اصطدمت بالقاع عند عمق ٣٠١٠ أمتار . غير أن السفينة لسوء الحظ انجرفت بعيداً عن السلك فأدى الشد الجانبي على خشبة التوجيه إلى دوران هذه الخشبة فجأة نحو داخل السفينة مما جعل السلك ينزلق من على بكرة التجميع ويشبك في الحافة الحادة . وكان من المستحيل إعادة لف خشبة التوجيه طالما كان السلك متوتراً بالشد ، فاضطررنا إلى تثبيت موقف على السلك وإزالة الشد ، وأعدنا لف خشبة التوجيه نحو الخارج ، ولكننا وجدنا عندئذ أن السلك قد أصابه تلف كبير ، فاضطررنا إلى قطعه وعمل وصلة قصيرة فيه قبل أن تتمكن من سحب أنبوبة بيجلو لاسترجاعها . وعندما حصلنا عليها في النهاية وجدنا أنها قد بلغت القاع بالفعل وجاءتنا منه بعينة من الطين الرمادي السائب *Globigerina* . وبعد ذلك واصلنا عملنا الهيدروجرافي ، ونفذ جيلسون كذلك عدداً من الرفعات بشبكة هارفي الرأسية ، ثم أخذنا في النهاية قراءة لدرجة شفافية الماء بواسطة قرص سيكي . وبعد إتمام ذلك كله شبكنا شبكة جر أجاسيز وأنزلناها إلى الماء (المحطة ١٢٠) ، وقمنا بالجرف لمدة ساعة استرجعنا الشبكة بعدها . غير أن حصيلة الصيد كانت صغيرة . ولم نكد نسترجع الشبكة وننتهي من لف السلك على بكرته حتى أدار الكابتن ماكينزي السفينة ليتجه بها نحو زنجبار . وأثناء عودتنا هذه كانت الأمواج تصطدم بجانب السفينة فتؤرجحها وتغمر سطحها الأوسط ، ولم نلبث أن وجدنا أنفسنا نكافح لإنقاذ حصيلة صيدنا في المياه التي غمرت السفينة وقد أصبح عمقها قدماً كاملاً . ولحسن الحظ كانت تلك الحصيلة صغيرة كما ذكرت ، وإلا لما كنا قد تمكنا من إنقاذها .

واتجهنا بعد ذلك نحو الساحل والأمواج ما زالت تصطدم بجانب السفينة الأيمن فتؤرجحها بقوة جعلت العمل في المختبر أمراً مستحيلاً ، إذ كانت أوعية الفرز تتدحرج لفورها

من على الطاولة ، بينما يجد الكيميائي نفسه مضطراً إلى التثبيت بأي شيء في متناول يده كي لا يلحق بتلك الأوعية في تدحرجها . أما السطح الأوسط للسفينة فكان دائم الفيضان ، إذ كانت تغمره موجة كبيرة كل بضعة دقائق .

وقضينا جميعاً ليلة غير مريحة ، إذ كانت مباحث تتأرجح بشدة والأمواج تقتحمها في أحيان كثيرة من جانبها المواجه للرياح . وكان الغناء المتراكم قد بدأ يحدث أثره في طاقم السفينة ، فأصيب طومسون بدوار البحر ، وتوعلك كبير المهندسين (الذي اعترف بأن مرجع ذلك إلى الملل والإرهاق) ، وأصيب جيلسون بالحمى .

وفي باكورة صباح يوم ٢١ يناير/كانون الثاني غيّرنا اتجاهنا نحو الشمال الغربي وبلغنا منطقة عمق الماء فيها ٦٠٠ قامة أو أقل ، حيث أوقفنا السفينة وبدأنا ننفذ المحطة رقم ١٢١ عند الطرف الشمالي للقناة الفاصلة بين جزيرتي مباسا وزنجبار . وعند بدء العمل أعطانا مسبار الصدى عمقاً لا يتجاوز ٥١٠ قامات ، وهو أقل من المتوقع ، ولكن الاختبار بأنوبة ببجلو الثقيلة أيد صحته . عند ذلك أنزلنا شبكة جر أجاسيز . ونظراً لأنني كنت أمل بلوغ مياه أعمق مع تقدم عملية الجر فقد أمرت بإرخاء طول زائد من السلك ، ورغم ذلك فقد بدا عندما استرجعنا الشبكة أنها لم تبلغ القاع على الإطلاق . وكان من الواضح أن هناك بالضرورة تيار عميق قوي يمر بين الجزيرتين ، وهو الذي حال بين شبكة أجاسيز الخفيفة وبين بلوغ القاع .

وبمجرد استرجاع شبكة الجر تابعنا السير في اتجاه الشمال الغربي ، مارين حول الطرف الجنوبي لجزيرة مباسا ، حيث بلغنا بعد حين مرسى هادئاً في خليج كينجاجي . وكنا سعداء بالعودة إلى المياه الهادئة ، لأن الأيام الثلاثة أو الأربعة الأخيرة كانت مرهقة لنا جميعاً ، إذ أن الرياح القوية والأمواج العالية جعلت مباحث الصغيرة تتأرجح إلى درجة لا يمكن أن يصدها إلا من عاناها . وكان العمل في المختبر مستحيلاً تقريباً ، كما أن العمل فوق سطح السفينة أثناء الجر كان معناه أخذ حمام مستمر من الرذاذ الذي لا يتوقف عن غمر السفينة ، بالإضافة إلى الابتلال الكامل من وقت لآخر كلما اقتحمت السطح موجة بالغة الارتفاع .

وغادرتنا مرسانا بعد الفجر التالي مباشرة متجهين إلى غرب جزيرة مباسا إلى مياه عمقها ٤٠٠ قامة تقريباً . وكان الطقس حسناً والرياح تبدو وقد هدأت إلى حد كبير أو حجزت الجانب الأكبر منها عنا أرض الجزيرة فقل تأثرنا بها كثيراً . وأتمنا كل الاستعدادات لتنفيذ عملية جر بشبكة أوتر (المحطة ١٢٢) ، ثم أنزلنا الشبكة من جانب السفينة . إلا أنه حدث لسوء الحظ بعض التأخير في شد سلك الجر على المؤخرة ، وسقطت خلال ذلك طبليتا (لوحا) الأوتر على القاع والتفتنا لسبب ما حول بعضها ؛ ولذلك فإنه عندما استرجعنا الشبكة بعد ساعة ونصف من الجر ، وجدنا اللجامين ملتويين حول بعضها إلى نصف طولها تقريباً ، بينما كان أحد الجناحين ملتويًا كذلك حول نفسه عدة مرات . وترتب على كل ذلك أن الشبكة لم تفتح على الوجه الصحيح ، ومن ثم لم تأت لنا إلا بحصيلة متواضعة . وعندما ظهر الطرف الأسفل للشبكة ،

بدا وكأننا قد حصلنا على جزء من كومة تبن أوقش ، إذ كانت تبرز من عيون نسيج الشبكة مثاث من الأشياء الرفيعة الشبيهة بالعيدان ، وهي نماذج من حيوان خيطي من نوع *Virgularia* أو نوع آخر قريب منه ، تختلط بها نماذج عديدة من كائن شبيه بالزهرة ذي سيقان لونها أزرق داكن مرتبة على مسافات على الساق في مجموعات تتألف كل منها من ثلاثة .

وبمجرد انتهاء عملية الجر أبحرنا نحو جزيرة بمبا لنبلغ منطقة أقل عمقاً حتى ننفذ فيها عملية جر . وكنت أستهدف مياهاً عمقها ٢٥٠ قامة تقريباً ، ولذلك أوقفنا السفينة في منطقة عمقها ٢٨٠ قامة ، ولكن تسجيلات مسبار الصدى أنبأتنا بأن طبيعة القاع لا تبشر بخير كثير ، فقررت استخدام الجرافة المثلثة مقاس ٤ أقدام بدلاً من شبكة جر أوتر ، وتبين صواب هذا القرار (المحطة ١٢٣) . ومع تقدم عملية التجريف أخذ عمق المياه يتناقص حتى وجدنا أنفسنا في عمق ١٢٥ قامة فقط . وعندما استرجعنا الجرافة وجدنا أن إحدى الشفاه التي كانت تثبت إليها سلسلة في أحد أركان الشبكة قد انكسرت تماماً بحيث أصبحت الشبكة معلقة بسلسلتين فقط بدلاً من ثلاثة . وكانت الشبكة نفسها ممزقة إلى درجة كبيرة ، والجانب الأكبر من محتوياتها يتألف من الأحجار والتجمعات الحصبائية التي يبدو أنها تكونت على القاع .

وبعد أن رسونا لقضاء الليل في قناة مكواني ، خرج لزيارتنا الضابط الإداري للمنطقة وطبيبها ، ولبثا معنا لمشاركتنا طعام العشاء .

وفي الصباح التالي ، بدا أن قضاء ليلتين هادتين ويوم أقل اضطراباً قد أدى إلى تحسن أحوال مرضانا ، فغادرنا مرسانا وتوجهنا مرة أخرى إلى عرض البحر خلال القناة الواقعة بين جزيرتي بمبا وزنجبار ، كي تقترب قدر الإمكان من البقعة التي حاولنا قبل يومين أن ننفذ فيها عملية جر على القاع دون أن ننجح في إنزال الشبكة إلى القاع بسبب التيار العميق القوي في تلك البقعة . وقد اتخذنا احتياطات إضافية هذه المرة ، فاستخدمنا شبكة جر المونيغاسك الأثقل وزناً بكثير بدلاً من شبكة أجاسيز الخفيفة ، وثبتنا ثقلاً إضافياً وزنه ٥٠ رطلاً إلى طرفها الأسفل (المحطة ١٢٤) . وأثناء إنزال الشبكة اكتشفنا وجود تيار تحت سطحي شديد القوة يسير نحو الشمال الغربي متجهاً إلى الفتحة الواقعة بين بمبا وزنجبار ، وأن هذا التيار قد جرف الشبكة معه إلى درجة أن السلك انطلق من جانب السفينة بزاوية قدرها ٤٥ درجة تقريباً . إلا أنه مع تزايد إرخاء السلك ، أدى وزنه - بالإضافة إلى وزن الشبكة نفسها - إلى الهبوط بالشبكة تدريجياً حتى بدا أنها بلغت القاع ، فبدأنا الجر . وعندما استرجعناها كان واضحاً أنها كانت على القاع خلال جزء من فترة الجر على الأقل ، وإن كان من المشكوك فيه أن تكون قد ظلت على ذلك القاع طوال فترة الجر بأكملها ، ولذا فقد كانت حصيلة الصيد متواضعة في كميته .

وبعد إتمام عملنا في هذه المحطة اتجهنا عائدين مرة أخرى إلى قناة بمبا حيث نفذنا عملية رفع بالكباش ، فحصلنا على عينة جيدة من طمي رمادي صلب له غطاء سطحي من الطين الضارب إلى الحمرة ، وذلك من عمق ٤٠٠ قامة تقريباً . وبعد انتهاء ذلك عدنا إلى مرسى

الليلة السابقة ، وبعدها بقليل ذهبت مع الكابتن ماكينزي للعشاء مع المستر رولستون «Rolleston» ، الضابط الإداري للمنطقة . وتبين من الحديث خلال العشاء أنني قد التقيت بالمستر رولستون في الصيف السابق في كيمبرج . وسألني عما إذا كنت أعرف مدير المسح الخاص بعلم الحيوان في الهند في كلكتا ، الذي يحمل نفس إسمي ، فأوضحت أنني الشخص المقصود ، فقال المستر رولستون عند ذلك : « أوه ! إذن فأنت الذي حكيت لي حكاية الرجل الذي طلب كأساً من الشراب قبل العشاء في نادي أثينايوم » .

وفي الصباح التالي غادرنا مرسانا متجهين جنوباً نحو زنجبار ، ونفذنا في الطريق رفعة بالكباش في عمق ١٠٠ قامة ، أكملنا بها عملنا في تلك المنطقة . وبلغنا الميناء بعد ظهر ذلك اليوم ، حيث أسعدني أن أعرف أن حالة مرضانا تتحسن بصورة مرضية وأنهم سيتمكنون على الأرجح من الانضمام إلينا قبل أن نبحر إلى جزر سيشل . وبقيتنا في زنجبار مدة أسبوع أمكننا خلاله أن نشاهد المدينة . ومن مرسانا في الناحية الجنوبية للمدينة كنا نرى منظر المنازل الصفية (الفيلات) ذات السطوح الحمراء وهي تقع بين الأشجار ، وقد ارتفع فوق سطح أحدها العلم البريطاني معلناً أن ذلك هو منزل الممثل المقيم . وعلى مسافة قليلة إلى الغرب من ذلك كانت تقوم مبان على شكل كتل مكعبة ترتفع من أعلى الشاطئ ، وأمامها رصيف مرسى حجري لا يصلح للاستخدام إلا في فترة المد العالي ، أما وقت الجزر فلم يكن يستطيع حتى قارب صغير أن يصل إليه ، ومن ثم كان على المتجه إلى السفينة إما أن يجد من يحمله إلى القارب أو أن يسير على لوح من الخشب ممدود ومستند إلى مقدمة القارب ليهيئ عمراً شديداً الانحدار وقليل الاستقرار يمتد إلى الشاطئ الرمل .

وكانت المدينة ملفتة للنظر بنظافتها وحسن هيئتها . وشوارعها ضيقة جداً لا تتسع إلا لمرور سيارة واحدة فقط ، ولكن المنازل مزودة بأبواب رائعة من الخشب المنقوش ، بعضها مطعم بأشواك من النحاس يحرص السكان على إبقائها مصقولة لامعة كالذهب في ضوء الشمس الساطع . والجزء الشمالي والشرقي من المدينة تحتله سوق وطنية متشعبة الشوارع الضيقة مثل جحر الأرنب ، حيث لا تتسع تلك الشوارع لمرور عربة « ريكشو » (عربة يجرها حمار) إلا بالكاد ، بينما تصطف على جانبيها حوانيت صغيرة لا حصر لها ، بدا أن الجانب الأكبر من محتوياتها سلع يابانية رخيصة .

وكنْتُ ، كما سبق أن ذكرت ، متلهفاً على بلوغ جزيرة تشامبي كي أحاول الحصول على دليل يثبت وجود السرطان اللص العملاق ، فتكرم الكابتن سومرز «Somers» - ضابط الميناء المساعد - بالتخاذ الترتيبات لأصطحبني إلى هناك . وعلى ذلك ففي الساعة ٧،٣٠ من صباح يوم ٢٨ يناير/ كانون الثاني مررنا واصطحبني والملازم بدر في قاربه البخاري . وكان سومرز ذاهباً في ذلك الاتجاه كي يقضي الصباح في صيد السمك ، وأخبرني في الطريق أن أمر هذا السرطان (الكابوريا) مشهور في بعض الجزر المجاورة ، وأن بعض عينات منه قد صيدت بالفعل عند

جزيرة كوشاني على الجانب الغربي من جزيرة ميا ، كما اقتنصت منه عُيُتَان عند فنار مونا - مونا ، حيث تسلق أحدهما بالفعل جدار الفنار حتى بلغ مصباحه الضخم نفسه أثناء الليل . وعندما نزلت مع الملازم بدر لأول مرة على أرض الجزيرة كانت مياه البحر منحسرة بالجزر ، فأنتهزنا الفرصة للسیر على أقدامنا حول الجزيرة وفحص خط ساحلها ، وتبين لنا أنها في جميع جوانبها تتألف من صخور مرجانية مرفوعة ، وأن هذه الصخور في جميع النواحي - وبصفة خاصة في الناحيتين الجنوبية الشرقية والشرقية - قد نخرتها المياه إلى درجة أصبحت معها الصخور الساحلية ذات بروز معلقة تمتد فوق الشاطئ مسافة تتراوح بين ١٥,٥ قدماً ، بينما يهيئ السطح الأمامي للصخور المرتفعة مأوى للعديد من حيوانات الـ «تشيتون Chiton» . ويوجد أسفل الصخر الساحلي المرتفع واجهة مصقولة من الصخور المتآكلة ، تغطيها في بعض المواضع طبقة رقيقة من الرمل ، وتنتشر فيها حفر التآكل والبرك الصغيرة . وتحت خط الجزر يتألف الرصيف في معظمه من الرمال أو الصخور المرجانية المتآكلة بفعل النحر ، وتنمو عليه الأعشاب البحرية بغزارة . ولم أشاهد إلا القليل من المرجان الحي على الرصيف نفسه ، وإن كنت قد شاهدت في بعض المواضع على الجانب الشرقي أو المفتوح على البحر عدداً قليلاً من مستعمرات المرجان الصغيرة المنعزلة من نوع من الكويلوريا *Coeloria* . وكانت البرك الموجودة في الرصيف تحتوي على كمية من الحشائش وتعيش فيها الأحياء المعتادة ، ومن بينها العديد من حيوانات الكابوريا من نوع السرطان الراهب الصغير على الواجهة المصقولة ومن الأسماك الشائكة الصغيرة في البرك ، بالإضافة إلى جمري الجراد العادي جنوداكتيلوس شيراجرا *Gono-dactylus chiragra* وكابوريا من نوع سرطان الصخر الأحمر العين .

ويتألف سطح الجزيرة من صخر مرجاني بالغ الخشونة تحوّل بفعل تحات الطفقس إلى بروزات شائكة وثقوب ، وغت عليه نباتات كثيفة ، يشيع فيها نوع من الـ *Euphorbia* ، تبرز من فروعها أشواك طويلة سميكة وحادة جداً . ولم يكن من السهل البحث عن دلائل وجود السرطان اللص في مثل هذه الظروف ؛ ورغم أننا بذلنا كل جهدنا في هذا الصدد فقد كانت النتيجة الوحيدة التي خرجنا بها هي التلف السريع لجلدنا وملابسنا . غير أن حراس الفنار على الجزيرة بدأ أنهم يعرفون الحيوان المقصود معرفة جيدة وقالوا إنه كثيراً ما يأتي إلى الفنار ليلاً ، حيث يجذب الضوء على ما يبدو ، ووعدوا بإحضار عينه منه إلى السفينة في الصباح التالي ، ولكنهم لم يفعلوا ذلك للأسف .

وأثناء وجودنا في الميناء تحسن الطفقس تحسناً كبيراً ، وغدا سطح البحر هادئاً مستوياً ، وخاصة في منطقة المرسى . وفي يومي ٢٥ و٢٦ يناير/ كانون الثاني كثرت في البحر آلاف من نماذج الهلامي «Jelly-Fish» من نوع *Aurelia* ، كانت تطفو على السطح أو قريباً منه ؛ وفي مواضع هبوب الريح على جانب السفينة كانت توجد مئات من هذه الأسماك الهلامية مزدهمة معاً لدرجة التلامس فيما بينها . ويبدو أن تكاثر هذا السمك الهلامي في هذا الوقت من السنة أمر واسع الانتشار ، لأن المستر لآثر «Latter» - الذي التقيت به بعد ذلك في كولومبو - أنبأني

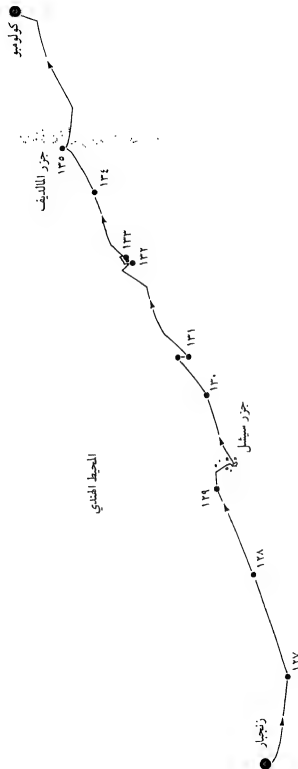
من ممباسا إلى زنجبار ٢٠٣

أنه في طريق خروجه إلى كولومبو مروراً بجوار رأس جواردافوي في ٥ فبراير/ شباط ، مرت سفينته « وسط تجمعات كثيفة من السمك الهلامي الوردي اللون أمام الساحل الصومالي (قبل وبعد المرور أمام رأس جواردافوي) ، كما شوهد عدد منها في اليوم التالي وإن كان ذلك على فترات متباعدة » . ويبدو محتملاً أن هذه هي نفس الأنواع التي وجدت بغزارة في ميناء زنجبار ؛ ومن المفيد بلا شك التوصل إلى معرفة ما إذا كان ظهور تجمعات ضخمة من هذه الأنواع أمراً يحدث سنوياً بانتظام » .

وفي اليوم السابق على موعد إبحارنا تلقينا إشارة من سلطان زنجبار مفادها أنه يسره أن يستقبل أعضاء البعثة ، ولا سيما الأعضاء المصريين ، في استقبال خاص في الساعة العاشرة من صباح اليوم التالي . وفي ذلك الصباح ، تجمع الكابتن ماكينزي وكبير المهندسين وضباطنا المصريون من أعضاء مصلحة خفر السواحل المصرية وأنا ، نرتدي جميعاً ملابسنا الرسمية الكاملة ، ومعنا العلمان المصريان (الدكتور حسين فوزي والأستاذ عبد الفتاح محمد) ، وغادرت السفينة ذاهبين بالسيارات إلى قصر عظمة السلطان حيث استقبلنا .

وبمجرد عودتنا إلى السفينة اتخذنا أهبتنا للرحيل ، وأقلعنا عند الظهر متجهين إلى جزر سيشل . ومن سوء الحظ أن ماكان أصابته نكسة ملاريا ، فلم نتمكن من اصطحابه واضطرونا إلى تركه في مستشفى زنجبار لمواصلة العلاج ، ولكننا اتخذنا الترتيبات اللازمة لسفره إلى كولومبو بمجرد أن تسمح صحته بذلك كي ينضم إلينا هناك قبل أن يغادرها بعد إعادة تجهيز السفينة لجولتها في أرخبيل المالديف .

مستطري



الشكل ٢٨ - خريطة خط سير الجولة ٧ : زنجبار - كولومبو ، مبيناً عليها أرقام المحطات .
من ٣٠ يناير/ كانون الثاني إلى ٢٢ فبراير/ شباط ١٩٣٤ .

الفصل الثامن

من زنجبار إلى كولومبو عن طريق سيشل

من ٣٠ يناير/ كانون الثاني إلى ٢٢ فبراير/ شباط ١٩٣٤

أبحرنا من ميناء زنجبار ظهر يوم ٣٠ يناير/ كانون الثاني ، وبدأت الرحلة مريحة أثناء سيرنا جنوباً في حماية الجزيرة من الرياح . ولكننا خرجنا من حماية ستار الأرض حوالي الساعة الثالثة والنصف بعد الظهر ودخلنا عرض البحر ، فبدأت مباحث تتأرجح بقوة والأمواج تضربها على جانبها الأيسر . وبمجرد أبحارنا تولى فوزي ومحمد أمر المختبر الكيميائي مهمة وأنجزا تثبيت كل شيء بسرعة ، فلم تعد هناك قنينات أو زجاجات أو أية أوعية زجاجية أخرى طليقة يمكن أن تتدحرج على طاولة المختبر أو على سطح السفينة . وبدأنا نتقدم بسرعة طيبة ، وإن كان الوقت لا يزال مبكراً لتكوين أية فكرة عن سلوك مباحث عندما نقابل تيار الشمال الشرقي الموسمي القوي . وأثناء استحمامنا في البحر في ميناء زنجبار كان بعضنا قد غاص لكي يلقي نظرة على أسفل السفينة تحت خط الماء ، وأدهشنا أن نجد أن الطفيليات النامية عليها أقل كثيراً مما توقعنا . وبدأنا محتملاً أن وقفنا في مهباسا قد أدت إلى قتل قدر من تلك الأعشاب ، إذ أن هناك جدولاً كبيراً يصب في الجانب الأعلى من ذلك الميناء حاملاً كمية كبيرة من المياه العذبة ، وخاصة أثناء المطر ، فيقلل بذلك من درجة ملوحة المياه إلى حد يمكن أن يلحق الضرر بالحياء والنباتات البحرية .

وقضينا يوم ٣٠ يناير/ كانون الثاني ليلة قلقة ، لأن مباحث كانت تتأرجح بقوة مما أدى إلى تكرار سقوط الأشياء في المختبر رغم كل ما بذل من عناية في تثبيتها . وزاد من الأزعاج تجمع قدر كبير من المياه على أرض المختبر ؛ وحدث ثلاث مرات خلال الليل أن أيقظني صوت المياه وهي تتحرك فوق أرضية القمرة ذهاباً وحيث ، فكنت أقوم وأجففها .

وفي الصباح التالي خف هياج البحر كثيراً وأصبحت حركة السفينة أكثر سهولة ؛ وواصلنا السير طوال ذلك اليوم في اتجاه الجنوب الشرقي . وبعد ليلة أخرى قلقة نوعاً ما بلغنا الموقع الذي كنا قد حددناه لأخذ محطتنا التالية (المحطة ١٢٧) في الساعة ٧،١٥ من صباح أول فبراير/ شباط ، فأوقفنا السفينة وبدأنا العمل . وكان مسبار الصدى يعمل على نحو غير مرض

بسبب اضطراب البحر ، ولكنه أشار إلى أننا في مياه عمقها ٢٢٣١ قامة ، فثبتنا أنبوبة بيجلو الثقيلة على السلك وأنزلناها في الماء من أحد جانبي السفينة . وكان طومسون في نفس الوقت قد بدأ عمله على جانب السفينة الآخر لأخذ عينات من المياه وقياس درجات حرارتها ، وبدأ أن كل شيء يسير على ما يرام . غير أنه أثناء قيامنا بسحب أنبوبة القاع ، توقف الونش الهيدروجريافي فجأة بانتفاضة قوية وتبين من فحصه أن بكرته (أسطوانته) قد أصابها شرخ بكامل طوله ، فانتهت تماماً بذلك كل إمكانية لمواصلة العمل في عمق المياه . وكانت بكرة الونش هذه مصدر متاعب لنا طوال فترة البعثة ، وخاصة عندما كنا نحاول تنفيذ محطات المياه العميقة ؛ حيث كانت قد بدأت تتفطخ بينما كنا نحاول تنفيذ محطة إلى الجنوب الشرقي من جزيرة سقطرى ، فقمتا بتقويتها أثناء وجودنا في كراتشي ؛ وها هي الآن تنشق بطولها فلا يعود من الممكن استخدامها على الإطلاق ! ولما كان لدينا ٧٠٠ متر من السلك لا تزال في الماء وعليها فتنة أيكمان القلابه وأنبوبة بيجلو الثقيلة مشبوكتين إلى طرفها ، فقد اضطررنا إلى تثبيت زرجنية على السلك ورفع الشد عنه بسحب مسافة منه مستعينين بالطرق اليدوية . وعندما تم ذلك قطعنا السلك وصنعنا في طرفه أنشودة ثبتناها إلى البكرة الاحتياطية للونش وسحبنا أجهزتنا إلى السطح . وفي خلال ذلك قمنا بمد مسافة زائدة من سلك الجر كانت موجودة على البكرة الصغيرة لونش الجر وأوصلناها إلى البكرة الرئيسية لكي تكون هذه البكرة جاهزة لاستقبال السلك الهيدروجريافي بمجرد أن نتضمن من لف بكرة الونش الهيدروجريافي . غير أن ذلك لم يكن بالأمر السهل ، لأنه عندما انشقت البكرة بكامل طولها ، انفتح قسمها ووضعتا بشدة ضد الفرامل فلم يعد يمكن تحريك البكرة . ونظراً لأننا لم نكن نستطيع الاستمرار في القيام بأي عمل قبل إنهاء هذه الترتيبات ، فقد عدنا إلى مواصلة السير متخليين عن تنفيذ بقية أعمال هذه المحطة ، واتجهنا نحو جزر سيشل . وأدى تغير اتجاهنا هذا إلى أن أصبحت الأمواج على يسار مقدمة السفينة فأصبحت حركة تأرجحها أقل كثيراً . وقضينا الجانب الأكبر من يوم ٢ فبراير / شباط في نزع السلك الهيدروجريافي من على البكرة المكسورة ونقله إلى ونش الجر ، حيث أطمنا ذلك في الساعة ٤ بعد الظهر ، ولم يبق سوى توصيل قسمي السلك الهيدروجريافي في الموضع الذي قطعناه عنده في اليوم السابق . وقد تم ذلك بمجرد أن أصبح الضوء كافياً للرؤية في صباح يوم ٣ فبراير / شباط . وفي الساعة ١١ من صباح نفس اليوم أوقفنا السفينة لتنفيذ المحطة ١٢٨ . وهنا قمنا بجس القاع بأنبوبة بيجلو الثقيلة وحصلنا منه على عينة جيدة تتألف من طين سائب ذي لون أبيض مصفر (كريم) من عمق ٢٢٥٠ قامة ، ثم أجرينا فحصاً هيدروجرافياً كاملاً للمياه في جميع الأعماق البينية . ولما كان ونش الجر الثقيل نوعاً ما لا يمكن إدارته بنفس السرعة مثل الونش الهيدروجريافي الخفيف ، فقد استغرقنا وقتاً أطول من المعتاد في إنجاز عملنا ، ولكن ذلك لم يكن أمراً بالغ الأهمية ، إذ كنا قد صادفنا في اليوم السابق تياراً مؤاتياً ، ساعدنا على السير بأسرع مما كنا نتوقع . وكان الجو قد تحسن كثيراً كذلك ، فهبطت الرياح ولم تعد السفينة تتأرجح إلا نادراً . والواقع أنه لولا وجود حركة تموجية آتية من

من زنجبار الى كولومبو عن طريق سيشل ٢٠٧

الشمال الشرقي لَظُلَّ البحر مستوياً تماماً .

وأثناء تقدم العمل انصرفت إلى المراقبة لاكتشاف أية أحياء بلانكتونية قد تكون طافية على السطح ، ولكنني لم أشاهد شيئاً على الإطلاق هذه المرة . وكان لون مياه البحر أزرق عميقاً وشفافيتها أكبر من ذي قبل ، وهو ما يدل في حد ذاته على ندرة أو انعدام الحياة الحيوانية أو النباتية فيها . وكنا نرى من وقت لآخر أعداداً قليلة من السمك الطائر من نوع صغير الحجم ، تفقز خارجة من الماء ، ولكن تلك الأعداد كانت ضئيلة بالفعل .

وقرب نهاية فترة ما بعد الظهر رأينا عدداً من الطيور تطير حول السفينة ، وبدأ أن ذلك يشير إلى أننا نقرب من الأرض مرة أخرى . وقبل غروب الشمس مباشرة استطعنا أن نرى « جزيرة بيرد » من مجموعة جزر سيشل بادية على الأفق ، رغم أنها كانت لا تزال تبعد عنا مسافة ٥٠ ميلاً .

وبدأنا العمل في محطتنا التالية (١٢٩) في الساعة ٧،٠٠ من صباح يوم ٥ فبراير/ شباط ، وبمجرد الانتهاء منه عبرنا حافة رصيف سيشل وواصلنا السير داخلين في اتجاه ميناء « بورت فيكتوريا » في جزيرة « ماهي » . ووصلنا أمام الميناء حوالي منتصف الليل فرسونا في عرض البحر منتظرين الفجر . وفي باكورة صباح ٦ فبراير/ شباط جاءنا مرشد الميناء وأنجه بنا إلى مرسى . و « ماهي » هي الميناء والمدينة الرئيسية في مجموعة جزر سيشل ، وهي مدينة صغيرة جميلة ذات منازل صغيرة حمراء السقوف تتناثر على المنحدرات السفلى للتل الساحلي ، بينما ترتفع خلفها أرض الجزيرة حتى تناطح السحب . ومعظم هذه المنحدرات تكسوه نباتات داكنة الخضرة ، تتخللها في بعض المواضع كتل رمادية وحوايط صماء من صخور الجرانيت . ويقوم أسفل المنحدر قرب الميناء ببناء أن أكبر حجماً ، هما المستشفى ودار الحكومة ، اللذان يبدوان متميزين . وقناة مدخل الميناء ضيقة ومتعرجة ، وتمر في أحد المواضع قريباً من إحدى الجزر الخارجية الصغيرة . وتبرز الأرصفة المرجانية من حافة الشاطئ ، ومن ثم فلا بد من الإبحار في طريق متعرج بين علامات تميز حدود تلك الأرصفة . ورسونا في النهاية قريباً من رصيف الميناء ، بالقرب من سفينة ضو ، في حين كان يوجد عدد من البواخر التجارية الصغيرة مربوطاً إلى الرصيف أو راسياً في حوض الميناء . وكان هناك عدد من السكان يصيدون السمك في تلك الساعة المبكرة عند حافة الرصيف المرجاني سعياً إلى الحصول على أسماك الماكريل في Caranx في قواربهم الصغيرة . وبمجرد أن حصلنا على شهادة الإفراج الصحي من ضابط صحة الميناء - وهو أيضاً الضابط الطبي المسؤول عن المستشفى - جاءنا عدة قوارب مليئة بالأسماك النشطين يحاولون أن يبيعوا لنا الهدايا التذكارية ، التي كان من بينها أشياء مثل ثمرة جوز الهند المزدوجة ، وعصى السير المصنوعة من الأعمدة الفقرية لأسماك القرش ، وعينة صغيرة من السرطان اللص العملاق ، أخبرني بائعها أنها قد صيدت في جزر ألدبرا الحلقيّة .

وقرب الضحى ذهب عدد منا إلى الشاطئ للقيام بزيارة رسمية لمسؤول الإدارة ، الدكتور والش «Dr. Walsh» ، الذي كانت وظيفته الحقيقية هي كبير القضاة ولكنه يقوم بعمل الحاكم في حين يتولى مساعده نيابةً عنه النهوض بمهامه القضائية^(١) . وبعد إتمام الزيارة وتقديم احتراماتنا اصطحبنا إلى النادي ، حيث قابلنا الكابتن لانير «Captain Lanier» الذي يقود إحدى البواخر الساحلية التي تنتقل بين سيشل وموريشيوس ، والذي كان ينوب عن ضابط الميناء / المرشد أثناء غياب هذا الأخير بسبب المرض . وتفضل الكابتن لانير باصطحاب عدد منا في جولة بالسيارة في المساء كي نشاهد بعض معالم الجزيرة ، فسرنا مسافة ١٧ ميلاً تقريباً متجهين نحو طرفها الجنوبي . ولم يكن الطريق جيداً في بعض المواضع ، وبلغ من شدة انحدره في بعض الأحيان أن السيارة الفيات قوة ٦ حصان كانت تجد صعوبة كبيرة في تسلقه ، حتى على السرعة المنخفضة . وقد توقفنا في إحدى النقاط كي نتيح لسيارة أخرى أن تمر بنا ، فخیل إلينا عندئذ أن سيارتنا ستراجع القهظري هابطة التل ، ولكن ماكينزي استمات على فرملة اليد ، ولم يطلقها إلا في اللحظة الحاسمة ، عندما عاد المحرك إلى الدوران بكامل قوته ، وأمكننا بعد ذلك أن نصعد بقية المنحدر في أمان ، وكان المنظر بديعاً ، لأن الطريق كان يمر في معظم أجزائه إلى جوار الساحل ، وكانت هناك كتل ضخمة من الجرانيت الرمادي تبرز بين الأشجار أو تتناثر على طول مقدمة الساحل في تبادل مع مساحات من الرمال البيضاء أو تجمعات أشجار المانجروف Mangrove ذات الجذور الغريبة التي تشبه السلاسل ، في حين كان يمتد أمام الساحل على مسافة قصيرة في الماء رصيف مرجاني تغطيه كميات من الأعشاب المختلفة الأنواع . وكانت كل ياردة مربعة صالحة للزراعة من الأرض مزروعة ومغطاة بنخيل جوز الهند الذي تعتمد عليه تجارة الجزيرة اعتماداً رئيسياً . وعلى طول الطريق كانت تتناثر المنازل وبعض القرى من حين

(١) إن رواية ماكينزي عن زيارة جزر سيشل تفصح عن الشخصية النموذجية للبحار بصورة أوضح بكثير مما تفعله رواية سيويل ، إذ كانت تلك الزيارة بلا مراء من أمتع زيارات البرطوال البعثة كلها :

« قبل مرة أن إحدى سفن صاحب الجلالة رست في سيشل لقضاء يوم واحد ، ولكنها ظلت أسبوعاً كاملاً . وقد رسونا كي نقضي أربع ساعات نترود خلالها بالفحم ولكننا بقينا أربعاً وأربعين ساعة .

وكان لنساء سيشل تأثير عميق خاص :

« أي بحار ذلك الذي لم يسمع نبات سيشل ؟ طويولات القامة سوداوات الشعر ممتلئات بحوية جنسهن ، يرتدين أحدث أزياء باريس ولندن التي تساب يدبعة على قدودهن الهيفاء الرشيق ، فكائن يقمن بعرض أزياء تبدو كل عارضة فيه أجمل من الأخرى ؛ ثم لهجتجن الساحرة ولكن رباه ! ما أغزرو شعر سيقانين !

ولقد كان كرم ضيافة الموظفين المحليين أبعد أثراً حتى من منظر الحسنات .

وتعطي يوميات ماكينزي انطباعاً بأن أولئك الذين سمحت لهم تقاليدهم الدينية بالمشاركة في هذه الضيافة أصبحت إقامتهم في سيشل سلسلة من الحفلات لا ينقطع فيها الشراب وأنهم لم يغادروها إلا مكرهين .

« هل يجب أن نرحل ؟ ألا يمكن أن نقضي ليلة أخرى على البر ؟ » تلك كانت الصيحة العامة ، فقلت : كلا ، لا يمكننا أن نبقى ؛ لا بد أن نرحل ، وأمامكم كولومبو سنبلغها بعد حين . عند ذلك صاحوا « إن القبطان لا يهجم الأمر لانه مزبوج ، ولكننا نحن سنعود إلى ما هي . »

من زنجبار الى كولومبو عن طريق سيشل ٢٠٩

لآخر ، وفي كل منها كنيستها الكاثوليكية ونقطة الشرطة الخاصة بها . ويتميز أغلب سكان الجزيرة ببشرة داكنة السمرة ، ويبدو أن دماءهم مختلطة اختلاطاً قوياً بالدماء الأفريقية . وهم يتحدثون جميعاً الفرنسية بلهجة محلية يصعب فهمها على أولئك الذين يتكلمون الفرنسية من بيننا حينما يتخاطبون فيما بينهم ولكنهم كانوا أكثر وضوحاً في حديثهم بكثير عند مخاطبتهم لنا ، وإن كانوا يستعصون عن حرف الجيم المعطش وغير المعطش بحرف الزاي .

وفي الصباح التالي خرج أربعة منا يتزهون في سيارة تكرم وكيلنا الملاحي بوضعها تحت تصرفنا ، فذهبت هذه المرة إلى الجانب الشمالي من الجزيرة حيث زرنا محطة اللاسلكي التي أقيمت أثناء الحرب العالمية الأولى ، ثم اشتراها في عام ١٩٢٩ أحد الأفراد بنية استخدامها في التقاط الأخبار المذاعة وإعادة إذاعتها علماً ؛ ويبدو أن الخطة لم تنجح . وقضينا بعض الوقت في الحديث مع الكابتن فين «Captain Fane» الذي كان يدير المحطة لحساب المالك الغائب في سفرة في مكان ما من أفريقيا ، ثم عدنا إلى السفينة ، وتناولنا الغداء بعد ذلك في دار الحكومة .

وكنا طوال اليوم منذ الإفطار نتمّ السفينة بالفحم ، إذ كانت شحنة قدرها ٥٠ طناً قد أرسلت خصيصاً لنا لضمان عدم افتقارنا إلى الوقود في رحلتنا الطويلة من زنجبار إلى كولومبو . وانتهت العملية حوالي الساعة ٣,٣٠ بعد الظهر ، ثم زارنا في المساء رئيس شركة إيسترن للتلفراف مع أحد مساعديه ، وكلاهما متشوق لمشاهدة السفينة ؛ فشرح لهما فاركوهارسون بالبيان العملي كيفية تشغيل مسار الصدى الذي كان يثير اهتمامها ، بعد أن تكرما بمعاونتنا على تنفيذ بعض الإصلاحات .

وتعتبر جزر سيشل عادةً فردوساً للمتسكعي الشواطئ ، لأن تكاليف الحياة فيها رخيصة للغاية ؛ إذ يبدو أن الأسماك تتزاحم على الأرصفة المرجانية وفي مياه البحر أمام الجزر ، وقد سمعت أن هناك خطة لإقامة صناعة لتجفيف الأسماك وحفظها في الجزيرة بغية توفير وسيلة أخرى للرزق إلى جانب مزارع نخيل الجوز ، ولكن الصعوبة الرئيسية التي تعترض ذلك هي وجود السوق اللازمة لتصريف المنتجات ، وفي اعتقادي أن نجاح هذا المشروع أمر مشكوك فيه .

وفي الساعة ٩,٣٠ تقريباً من صباح يوم ٨ فبراير/ شباط غادرنا الميناء ، وكان الجو بديعاً والرياح منعقدة تقريباً ، فاقترصت حركة السفينة على اهتزاز خفيف بسبب الموجات الطويلة البطيئة القادمة من الشمال الشرقي . ولم تكن هناك أية دلائل على الرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، فأملنا جميعاً أن تكون تلك الرياح قد استنفدت جهدها الأخير في هبوبها العنيف الذي عانينا منه أمام الساحل الأفريقي والذي كان قد هب على مجموعة جزر سيشل أيضاً وبلغت سرعته عندها ٦٠ ميلاً في الساعة . وكان هناك بالإضافة إلى ما سبق تيار سطحي يتجه في نفس مسارنا ، مما جعل تقدمنا طيباً .

وبدأ صباح يوم ٩ فبراير/ شباط غائماً مع قليل من المطر؛ ثم أوقفنا السفينة حوالي الساعة ٩,٠٠ صباحاً وبدأنا تنفيذ محطتنا في مياه عمقها ٢٣٦٨ قامة، وانتهى عملنا هذا حوالي الساعة ٤,٣٠ بعد الظهر، ثم تابعتنا سيرنا نحو محطتنا التالية (١٣١) التي كان مقدراً أن يستمر عملنا فيها ٢٦ ساعة، فبلغنا موقعها حوالي الساعة ٥,٣٠ من مساء يوم ١٠ فبراير/ شباط حيث أجرينا تدريبات الزورق البخاري. ثم بدأ عملنا العلمي حوالي الساعة ٥,٤٥، وظللنا نتجرف بهدوء طوال اليوم التالي ونحن نجري أرصاداً وملاحظات كل ٦ ساعات. وأثناء الليل، قمنا بالإضافة إلى العمل الكيميائي بتنفيذ عملية جر شبك المياه المتوسطة وحصلنا منها على عدد من الأسماك المثيرة للاهتمام، بعضها له أعضاء مضيئة. غير أن الجانب الأكثر إلفاتاً للنظر من صيدنا كان عدة تجمعات (مستعمرات) من البيروسوما *Pyrosoma* تميزت - كما يدل اسمها - بسطوع ضوئها. وبمجرد أن رفعا حصيلة صيدنا إلى سطح السفينة، هبطت مع فوزي هذه العينات إلى العمل لنختبر توهجها. ولم نكد نلمس إحدى تلك العينات حتى انبعث منها ضوء أخضر باهت كان ساطعاً بدرجة كافية في مبدئه، ولكن شدته راحت تتناقص مع كل لكزة إثارة تتمثل في تمرير الأصابع على العينة، حتى أصبحت الاستجابة في النهاية منعدمة تماماً. غير أن القدرة على إنتاج الضوء عادت مرة أخرى بعد دقائق قليلة من الراحة، دون أن تقل شدة هذا الضوء بدرجة ملحوظة.

وفي اليوم التالي نفذنا عملية أخرى لرفع عينات أحياء بواسطة شبك المياه المتوسطة. وكان البحر هادئاً ذا لون أزرق داكن، مما يشير إلى ندرة الكائنات الحية في المستويات العليا للمياه، وهو ما آيدّه قرص سيكي الذي بدا مرئياً بالعين المجردة إلى عمق ٣٤ متراً. ورأينا عدداً قليلاً من الأسماك الهلامية (*Aurelia*) تطفو منجرفة بالقرب منا، كما رأينا عينة من سمك سطحي من نوع الفرعيات، وفيها عدا ذلك لم نشاهد شيئاً. وعندما أنزلنا الشباك كان هناك نسيم خفيف يهب من الشمال الغربي، في حين كان التيار السطحي يحمل السفينة في اتجاه الجنوب الغربي، فكانت النتيجة الكلية لذلك هي اتجاه السفينة نحو الجنوب. وبمجرد إنزال الشبكة الكبيرة ذات قطر ٢ متر إلى عمق ٢٠٠ متر تقريباً وجدنا أنها أخذت تتجه بعيداً عن السفينة في اتجاه غرب الشمال الغربي، وبلغت هذه الحركة الجانبية أقصى شدتها عندما أصبحت الشبكة على عمق ٣٥٠ متراً. وبعد إرخاء كمية أخرى من السلك أخذ السلك يعود بالتدريج إلى الوضع الرأسي. وتكرر الأمر نفسه أثناء استرجاع الشبكة، فبدا مرجحاً أنه يوجد تيار عميق قوي على عمق ٣٥٠ متراً يسير في اتجاه الشمال الغربي أو الغرب، إذ كانت السفينة نفسها تطفو منجرفة نحو الجنوب.

وأسفرت عملية الرفع في ذلك اليوم عن عدد من الحيوانات المثيرة للاهتمام جاءت من أعماق مختلفة، فحصلنا مرة أخرى على مستعمرة من البيروسوما المضيئة، بالإضافة إلى عدد من نفس الأسماك الصغيرة؛ ولكن الشبكة الكبيرة قطر ٢ متر حملت إلينا سمكتين لم يسبق لنا

من زنجبار إلى كولومبو عن طريق سيشل ٢١١

صيدهما، إحداهما متوسطة الحجم تشبه في شكلها العام سمك ماكرووروس *Macrurus*، وهو جنس من الأسماك ذو فم (خرطوم) بارز وعينين كبيرتين، كان قد اشتهر في الماضي بين أخصائيي التاريخ الطبيعي على السفينة «انفستيجاتور» باسم «سمكة جو تشامبرلين Joe Chamberlin Fish»، استناداً إلى تشابه مرسوم (في المنظر الجانبي للوجه) بين هذه السمكة وبين السياسي المشهور «جوزيف تشامبرلين». وكانت فتحة الفك في النموذج الذي خرج لنا تزيد كثيراً عن كل ما سبقته في رؤيته في أي نوع من أنواع سمك *Macrurus*، كما كان الفك مسلحين بعدد من الأنابيب الكبيرة. وكانت السمكة الثانية من نوع مالاكوسيتوس انديكوس جونر *Malacos-iteus indicus Gunther* الذي اصطادته في الأصل السفينة «تشانجر» ووصفه السير جون مري في سرده لبعثة تلك السفينة. وكانت العينة التي صدناها مطابقة تماماً لوصفه، وخاصة فيما يتعلق بصفة العضوين المضطيين على جانب الرأس، حيث الأمامي الأعلى منها ذو شكل شبيه بورقة الشجر وله إشعاع أحمر شديد الوضوح، والعضو الأدنى الخلفي زوائي الشكل بعض الشيء ولونه أصفر مخضر قاتم.

وبعد إتمام عملنا في محطة الـ ٢٦ ساعة هذه حوالي الساعة ٧,٠٠ من صباح يوم ١٣ فبراير/شباط، واصلنا الإبحار في اتجاه الشمال الشرقي، وعبرنا أثناء الليلة التالية ارتفاعاً قليلاً في القاع، حيث تناقص عمق الماء إلى حوالي ٢١٥٠ قامة، ثم زاد ثانية إلى ٢٢٣٠ قامة، وهو عمق المياه عندما بدأنا تنفيذ مخطتنا رقم ١٣٢ فجر يوم ١٤ فبراير/شباط. وقد سار كل شيء على ما يرام هذه المرة، حيث أخذنا عينات من المياه وقراءات لدرجات الحرارة حتى عمق ٣٥٠٠ متر. وبمجرد انتهائنا من ذلك شبكتنا أنبوبة بيجلو الثقيلة في السلك وأنزلناها إلى القاع، فعددت لنا بعينة جيدة منه طولها حوالي ٤ أقدام، ذات لون أصفر فاتح في نصفها الأعلى ولون رمادي تحت ذلك، من عمق ٤٠٨٠ متراً. وبينما كان يجري سبر القاع على هذا النحو ظهر على جانب السفينة الآخر سرب كبير من الدرافيل، كان بعضها يقفز خارج الماء، وكان معظمها يتراوح في الطول من ٦ أقدام إلى ١٠ أقدام. وكان مع هذا السرب حيوانان آخران حجمهما أكبر كثيراً، اقترب أحدهما جداً من السفينة وكنت على وشك التقاط صورة له بالكاميرا السينمائية، ولكنه عاد فانحرف بسرعة بعيداً ولم أتمكن من تصويره. وكان طول هذا الحيوان ٢٠ قدماً على الأقل، وإن كان يبدو فيها عداً ذلك شبيهاً بالدرافيل في شكله العام وله زعنفة ظهرية من النوع المألوف في الدرافيل. وكان بني اللون وفمه أقرب إلى أن يكون مدبباً في مقدمته، مما يرجح أنه نوع من الحيتان ذات الأنف القاروري.

وأكملنا عملنا في المحطة حوالي الساعة ٣,٠٠ بعد الظهر، فتابعنا سيرنا على الفور في اتجاه قناة كارديفا التي تمتد عبر وسط أرخبيل المالديف. وكان عمق المياه في البداية أقرب إلى الثبات، ولكننا في الساعة ٦,٠٠ مساءً بدأنا فجأة نعبّر بوزاً مرتفعاً أصبح عمق المياه فوقه لا يزيد عن ٨٥٨ قامة، ثم غيّرنا اتجاهنا وسرنا شمالاً بعض الوقت مارين مرة أخرى فوق البروز المرتفع. وبدا واضحاً أن هذا هو «نوء أو مرتفع كارلسبرج Carlsberg Ridge» الذي سبق

أن عبرت فوقه إلى الجنوب قليلاً من موقعنا الحالي السفينة دانا «Dana» أثناء رحلتها حول العالم^(١). وما يؤسف له أننا لم نتمكن في تلك المرحلة من جولتنا من قضاء الوقت الكافي فوق التواء لرسم خريطة له ، ولكننا قررنا أن نتجه أولاً نحو الشرق ، ثم نحو الجنوب ، ثم نحو الغرب مرة أخرى لفترات طول كل منها ثلاث ساعات كي نغطي أكبر قدر ممكن من منطقة التواء خلال الوقت الذي يمكننا توفيره لهذا الغرض . غير أننا لم نمر خلال تلك الفترة بأية مياه ضحلة مرة أخرى ، وظل العمق معظم الوقت ثابتاً عند ١٥٠٠ قامة تقريباً . وأثناء إبحارنا نحو الشرق مرة أخرى في يوم ١٦ فبراير/شباط بدأ العمق يتزايد بالتدريج حتى بلغنا منطقة عمقها ١٧٠٠ قامة ، فأوقفنا السفينة كي ننفذ عملية جر فوق ما افترضنا أنه المنحدر الشرقي للنوء . وبدأ الكيمائيان بتنفيذ ملاحظات وأخذ بيانات عن أحوال المياه حتى عمق ٣٠٠٠ متر ، ثم حاولنا الحصول على عينة من القاع بأنبوبة بيجلو الثقيلة ، فأنزلناها إلى ما أشار مسبار الصدى أنه عمق ٣٥٠٠ متر ، ولكنها عادت لنا فارغة . عندئذ أنزلنا شبكة جر المونيجاسك (المحطة ١٣٣) مرخين لها كل ما لدينا من سلك تقريباً - أي ٤٢٥٠ متراً ، وهو قدر أقرب إلى أن يكون غير كاف ، ولكنني أملت أن نتمكن - عن طريق الضبط الحريص لعملية الجر - من النجاح ، بشيء من حسن الحظ ، في إجراء عملية جر على القاع . غير أنه كان يوجد للأسف تيار سطحي قوي أت من الشمال الشرقي ورياح تهب من الشمال الغربي ، فأصبح من المتعذر ضبط سرعة الجر . ومع ذلك فعندما استرجعنا الشبكة مرة أخرى كان من الواضح أنها بلغت القاع بجانب من وقت الجر على الأقل ، لأن العنصر الرئيسي في حصيلة الصيد كان عدداً من الكتل غير المنتظمة الشكل من حجر أسود بدا شبيهاً بالفحم ، ولكن فحصه بعد ذلك بواسطة أحد الجيولوجيين في كولومبو أثبت أنه حجر الديلوريت «Dolerite» ، وهو واحد من سلسلة الصخور البازلتية ذات الأصل البركاني^(٢) . ولم يكن في الشبكة أي أثر لأي طين متماسك أو سائل ، فبدلاً عندئذ أن عدم نجاحنا في الحصول على عينة من القاع بأنبوبة بيجلو الثقيلة يرجع إلى أن القاع يتألف في معظمه - إن لم يكن كلية - من هذه الصخور . وكان مع

(١) يستعاد من تقييم نتائج البعثة بعد انقضاء زمن عل انتهائها أن نوء كارلسبيرج كان أهم الظواهر الطبوغرافية التي جرى مسحها خلال البعثة ، نظراً لمغزاها في نظريات الصفائح التكتونية وانفراج قاع البحر التي تم تطويرها في خمسينيات وستينيات القرن الحالي (انظر : R W Girdler, Deep-Sea Research, Vol 31 (6-8 A), 1984. : pp. 747 - 62). وواضح أن هذه الفقرة في يوميات سيويل قد كتبت بعد انقضاء فترة على نهاية البعثة ، لأنهم وقت البعثة لم يكونوا يعرفون أن النوء قد تمت تسميته بالفعل فأطلقوا عليه في البداية اسم « نوء مري » (انظر الفصل الخامس ، ص ١٤٩).

(٢) أن تحليل ج. د. هـ. وايزمان «J.D. H. Wiseman» لهذه الشظايا البازلتية ، الذي نشر في « التقارير العلمية للبعثة » ، كان أول بيان شامل عن مثل هذه الصخور المأخوذة من وسط المحيط ، وأظهر أنها مختلفة تماماً عن أنواع البازلت القاري التي مصدرها الهند والتي توقع سيويل أن تكون مشابهة لها . وفضلاً عن ذلك فإن الغور الذي أخذت منه هذه العينات قد تم التعرف عليه فيما بعد باعتباره الوادي أو المنخفض المحوري للنوء ، الذي يمثل نموذجاً للحدود الفاصلة بين الصفائح المتباعدة (انظر الفصل الخامس ، ص ١٤٩) .

من زنجبار الى كولومبو عن طريق ميشل ٢١٣

الأحجار عدد قليل من حيوانات المياه العميقة ، مثل عدة مستعمرات من الهيدرويد الأبيض ، وقطع من الإسفنج ، وثلاثة من قنأذ مياه البحر العميقة من جنس فورموزوما *Phormosoma* التي لا بد وأن تكون كلها قد جاءت من القاع ، في حين أن بعض العينات الأخرى - مثل الأسماك والجمبري - قد تكون الشبكة صادتها أثناء صعودها إلى السطح .

وبمجرد عودة شبكة الجر إلى سطح السفينة عدنا إلى مواصلة طريقنا ونحن نتوقع أن يزيد عمق الماء باطراد ، غير أننا عدنا خلال الليلة اللاحقة نعبر فوق نتوء مرتفع ، انخفض عمق الماء فوقه هذه المرة إلى ٩٥٠ قامة قبل أن يعود إلى التزايد على نحو غير منتظم حتى ٢٠٠٠ قامة . وبدا واضحاً من ذلك أن مجموعة الملاحظات والأرصاء التي قمنا بها لم تكن فوق المنحدرات الشرقية لنتوء كارلسبرج كما كنا نعتقد ، بل في شق عميق موجود في قمة النتوء .

واعترضتنا أثناء الليل متاعب في أنوارنا الكهربائية . فبينما كنا لا نزال نستخرج حصيلة الصيد من الشبكة انطفأت أنوار السفينة كلها فجأة فاضطررنا إلى مواصلة العمل على خير ما استطعنا على ضوء المصابيح اليدوية . وظلت المصهرات لفترة ما تنفصل بمجرد أن يضعها الكهربائي في أماكنها ، وانشغل المهندسان بمحاولة تحديد سبب الخلل . واتجه اللوم كله في البداية إلى الكيميائيين اللذين كان لديها سخان كهربائي لتقطير الماء في المختبر ، ولكن الأنوار ظلت تنطفئ بعد فصل هذا السخان تماماً ، فأصبح على المهندسين أن يجدوا سبباً آخر ، واستقر اتهامهما بعد ذلك على جهاز السبر بالصدى ، ثم تبين أن هذا بدوره ليس هو السبب . ولم أعرف ما انتهيا إليه أخيراً في تحديد أساس المشكلة ، ولكنها نجحنا في النهاية في إعادة الأنوار .

وبلغنا موقع محطتنا التالية (١٣٤) حوالي الساعة ٦,٠٠ من صباح يوم ١٧ فبراير/ شباط إلا أنه نظراً لأن كبير المهندسين كان يريد تنظيف مواسير المرجل فقد تركنا السفينة تنحرف حتى تم ذلك . وبدأنا العمل حوالي الساعة ٩,٣٠ بأخذ عينات المياه وقياسات درجات الحرارة مشغولين بمختلف الأجهزة على جانبي السفينة في نفس الوقت . وسار كل شيء على ما يرام حتى منتصف الصباح ، عندما التوى سلكان على بعضهما في نقطة ما تحت السفينة ، ولكننا نجحنا في تخليصهما بعد فترة قصيرة . وبمجرد انتهاء الأعمال الهيدروجرافية أنزلنا انبوبة بيجلو الثقيلة لجس القاع ، فبلغته عند عمق ٤٣٠٥ أمتار وعادت لنا بعينة ممتازة منه طولها ٦٢ بوصة ، تحتوي على طين سائب ذي لون أصفر مشوب بالحمرة ، وهو من نوع الراسب الذي يطلق عليه اسم الطمي الأحمر ، وقد أوضح السير جون مري في روايته عن رواسب قاع المحيط الهندي أن هناك منطقة يوجد بها هذا الطمي في الجزء الشمالي الشرقي من بحر العرب ، ويبدو أن وجوده في المنطقة التي عثرنا عليه فيها أمر مرتبط بوجود نتوء كارلسبرج الذي يفصل حوض بحر العرب إلى منطقتين أولاهما في الشمال الشرقي والثانية في الجنوب الغربي ، والأولى منها هي التي يوجد هذا الطمي الأحمر في قاعها .

وكان الطقس لا يزال ممتازاً والبحر يكاد يخلو من الأمواج ، باستثناء تموج هادئ يأتي من

الشمال . ونتيجة لذلك بدأ أن البلاكتون قد صعد إلى مسافة أقرب للسطح وتركز عند مستوى أعلى مما يحدث عادة في الطقس الرديء . وكان من الدلائل الأخرى على جودة الطقس أن جاءت تدور حول السفينة - أثناء عملنا في المحطة - سمكة قرش لها أنف مفلطح ولون بني بصفة عامة تتخلله بقع أفصح لوناً على البطن وعند قمة الزعانف الصدرية . وقد قدرت طول تلك السمكة بما يتراوح بين ١٠ و ١١ قدماً .

وفي ساعة متأخرة من مساء ١٨ فبراير/ شباط بلغنا موقع محطتنا رقم ١٣٥ ، وهي آخر محطة كان علينا أن ننفذها قبل أن نرسو في كولومبو لإعادة تجهيز السفينة . وكان ضرورياً أن ننجز عملنا قبل الساعة السابعة من صباح اليوم التالي ، إذ أنه نظراً لعدم وجود أية أنوار في أي من جزر أرخبيل المالديف الحلقية ، فقد كان من الضروري أن نجتاز قناة كارديفا في ضوء النهار ، وهو ما يستوجب توفير قدر كبير من الوقت الاحتياطي لأننا كنا متأكدين من مواجهة تيار قوي يمر خلال القناة متجهاً نحو الغرب ، أي في عكس اتجاهنا . وعلى ذلك فقد بدأنا العمل في محطتنا في الساعة ٨،٤٥ مساءً وواصلناه طوال الليل . وقد نفذ الكيميائيان نصبيهما من البرنامج أولاً ، ثم توليت الأمر مع فوزي وأجرينا عملية جر في المياه العميقة بشبكة المونيغاسك . ولما كان الوقت يمضي بسرعة ، فقد اضطررنا إلى استعجال الأمور بعض الشيء ، ولكننا تمكنا رغم ذلك من تنفيذ الجر لمدة ساعة واستعدنا الشبكة إلى سطح السفينة في الساعة السابعة وثلاث دقائق . وكانت حصيلة الصيد فقيرة إلى درجة أثارت الشك فيما إذا كانت الشبكة قد سحبت على القاع طوال مدة الجر . غير أنه من ناحية أخرى كانت حصيلة صيدنا أمام بومباي فقيرة نسبياً كذلك ، ومن ثم بدا جائزاً أن المنحدرات الغربية لشبه القارة الهندية إلى الشمال وأرخبيل المالديف إلى الجنوب تمثل طبيعتها منطقة فقيرة أو جرداء .

وفور انتهاء عملية الجر اتخذنا طريقنا نحو قناة كارديفا . بيد أنه نظراً لأننا كنا قد انحرفنا مسافة ١٧ ميلاً تقريباً نحو الجنوب الغربي خلال فترة عملنا في المحطة ، فقد وصلنا إلى الطرف الغربي للقناة في موعد متأخر عما كنا نتوقع . وأثناء اجتيازنا القناة مررنا بالقرب من العديد من الجزر والجزر الحلقية التي تبدو جميلة المنظر بشواطئها البيضاء المغطاة بالرمال المرجانية وحزام الماء الزمردي الأخضر فوق رصيفها الخارجي ، بينما الجزر نفسها تغطيها النباتات الداكنة الخضراء . وبين ساعة الشاي وغروب الشمس مررنا قريباً من « مالي » - الجزيرة التي تضم مقر سلطان المالديف والمركز التجاري للأرخبيل بأكمله . وكانت هناك سفيتان ملديفيتان وعدد من سفن الضوراسية في البحيرة الواقعة أمام الجزيرة . وبدت الجزيرة نفسها مغطاة بالكامل تقريباً بالباني والمنازل ، والمدينة محاطة بسور تام الاتصال تقريباً . وعلى قطعة مكشوفة من الأرض خارج سور المدينة تقع بينه وبين شاطئ البحر كانت تجري مباراة في كرة القدم ، بينما كان شخص ما في مكان ما من الجزيرة يطير طائرة ورقية . وكما هي الحال في كل هذه الجزر المرجانية ، فإن الأرض يكسوها غطاء كثيف من الأشجار والشجيرات التي يبرز من بينها النخيل السامق .

من دنجبار الى كولومبو عن طريق سيشل ٢١٥

وبينما كنا نخرج من القناة الى المياه المفتوحة لبحر لاكاديف الذي يقع بين المالديف والهند مررنا بالقرب من سرب كبير آخر من خنازير البحر «Porpoises» التي كانت تتوالب خارج الماء . وقد قدر لنا في جولتنا التالية خلال أرخبيل المالديف أن نرى عدداً لا بأس به من هذه الأسراب ؛ ويبدو محتملاً أن هذه الحيوانات تتجمع في المياه المحمية في تلك الجزر الحلقية وجوها في الشهور الأولى من الربيع كي تتوالد .

وسرنا طوال اليومين التاليين مخترقين بحر لاكاديف نحو سيلان ، فبلغنا ميناء كولومبو حوالي الساعة الخامسة من بعد ظهر يوم ٢٢ فبراير/ شباط وأطفأنا نيران مرجل السفينة بعد ذلك بقليل استعداداً لتنفيذ عمليات الصيانة وإعادة التجهيز . وجاءت السلطات الصحية للميناء على الفور لتفتيش السفينة . ونظراً لأننا كنا قد قضينا أكثر من ستة أشهر بعيداً عن ميناء موطن السفينة فقد أصرت تلك السلطات على ضرورة تبخير السفينة للتخلص من الفئران قبل إدخالها إلى الحوض الجاف للفحص . وقالوا في البداية أنهم سينفذون ذلك بغاز ثاني أكسيد الكبريت ، ولكنني اعترضت بقوة ، لأن ذلك يؤدي إلى تآكل كل أجهزتنا العلمية مصنوعة من المعدن ، فضلاً عن أنه يلوث كل المواد الكيميائية الموجودة في المختبر . وبعد مناقشات وجدال طويل وافقت تلك السلطات أخيراً على تبخير السفينة بغاز حامض الهيدروسيانيك ، رغم أنهم لم يفعلوا ذلك مع سفينة من قبل أبداً ، وإنما سبق لهم استخدام الغاز عدة مرات لتبخير الصوامع المستخدمة في تخزين الغلال . وأجريت الترتيبات لإخلاء السفينة ثم نفذت عملية التبخير دون متاعب أو عقابيل سيئة ، وبمجرد انتهائها سلمت السفينة إلى وكلائنا الملاحين لإجراء عملية صيانة وإعادة تجهيز كاملة عليها ، وكُلف البحارة بإعادة دهان القمرات ، بينما تولت مؤسسة هندسية عملية صب بكرة جديدة للونش الهيدروجرافي . وبينما كانت تلك الأعمال كلها تجري كنا مضطرين إلى السكنى على الشاطئ ، وكنت قد رتبت الأمر مع بلجتتنا في انجلترا بحيث أستطيع إرسال طاقم علمائي الى المرتفعات في إجازة للراحة مدتها أسبوع . وقد ذهب طومسون وجيلسون ومحمد إلى « كاندي » لمدة أسبوع . في حين انتهز فوزي الفرصة لزيارة مدراس كي يطلع على أعمال إدارة المصايد الحكومية هناك .

أما أنا فقد نزلت مع الكابتن ماكينزي وكبير المهندسين في فندق « جراند أورينتال » ، في حين نزل لويد جونز وضباطنا المصريون الأربعة في فندق بريستول . وانضمت إلى الكابتن ماكينزي زوجته التي كانت قد وصلت إلى كولومبو قبل وصولنا بيوم ، حيث كانت في طريق عودتها إلى انجلترا من أستراليا . ولم تكن صحة ماكينزي على ما يرام خلال جولتنا الأخيرة ، ولكن وجود زوجته إلى جانبه للعناية به وتحرره من القلق والمسؤولية أدى إلى تحسن حالته بسرعة^(١) . وبعد ستة أشهر من الانحصار في مكان ضيق على ظهر السفينة وجدنا كلنا الحياة

(١) تتسم يوميات ماكينزي عن الرحلة من جزر سيشل إلى كولومبو بالتفكك والخلط والنقد الشديد للعلماء ، وخاصة سيويل . وواضح أن ماكينزي كان آنذاك مريضاً وقد ثقلت عليه وطأة مسؤولياته وانحصاره في ظروف معيشة =

على الأرض ممتعة حقاً ، وحمامات السباحة في فندق « جال فيس » أمراً شديداً الجاذبية ، بل جذاباً أكثر مما ينبغي كما تبين فيما بعد ، عندما عانيت أنا وكبير المهندسين من نتائج الإفراط في السباحة ، فأصيب هو بالتهاب في أذنيه وأصبت أنا ببرد شديد من نوع الانفلونزا العادية ، مصحوب بالتهاب الجيوب الأنفية .

وبعد وصولنا إلى كولمبو ببضعة أيام ، وبينما كانت جماعتنا في كاندي ، استأجرت مع فاركوهارسون وكبير المهندسين سيارة لمدة يوم وذهبتا بها لرؤية زملائنا في كاندي ومشاهدة جانب من البلاد ، وغادرتا كولمبو في الساعة السابعة صباحاً والجو عليل منعش ، منطلقين بالسيارة أولاً خلال مزارع نخيل جوز الهند على الأرض المنخفضة ، ثم بعد ساعة تقريباً بدأنا نصعد الأرض المرتفعة وسرعان ما أصبحنا وسط مزارع الشاي والمطاط ، وتوقفنا نحو نصف ساعة في « بيريدينيا » كي نلقي نظرة على حدائق النباتات ، ثم بلغنا كاندي حوالي الساعة ١١,٠٠ صباحاً . وبعد الغذاء ذهبت مع كبير المهندسين لمشاهدة بعض معالم المكان ، فمضينا بالسيارة أولاً حول طريق الليدي هوتون ثم على طول عدة طرق أخرى في جانب الجبل كانت كلها تحمل أسماء زوجات حكام سابقين - مثل طريق الليدي جوردون ، وطريق الليدي ماكالم ، الخ وشاهدنا من كل من هذه الطرق منظراً رائعاً للمناطق المحيطة . وهبطنا بعد ذلك إلى النهر لمشاهدة الفيلة الملحقة بمعبد « السن المقدسة » وهي تمارس حمامها اليومي . وبدت تلك الفيلة وهي مستلقية على جوانبها بلا حراك وكأنها كتل ضخمة من الصخر في مجرى النهر ، ثم قام سائقوها بعد ذلك بتسييرها وجعلها تمارس ألعابها نظير مكافأتها بقطع من قصب السكر ، في حين كانت مكافأة سائقها هي البقشيش العادي . وبعد انتهاء هذا العرض تابعتا طريقنا فزرتا المعبد المقدس نفسه . وما يؤسف له أن السن المقدسة في حرمتها الخاص لم تكن متاحة للمشاهدة فلم نتسكن من رؤيتها ، ولم يكن في سائر المعبد ما يغري بالمشاهدة ، إذ بدت

= تفرض ضيق المكان وقلة الراحة . وحتى بعد أن تحسنت حالته لدى وصوله إلى كولومبو وانضمام زوجته إليه ، فقد ظلت مشاعره السلبية قوية .

« أربعمون رجلاً في قفص عصفور ، هوب ، هوب ، هوب - قفص عصفور من الحديد اللعين ، لا مكان هناك للحركة . إن أجنتنا مقصورة ومؤلة ، وسقانا نفقد قوتنا ، ولا يزيد نصيب بعضنا من الرياضة عن تحفيف عرقه بمنشفة قدرة .

وقد أحس فوزي بالخطر ، وبأنه لا بد من عمل شيء لتدارك الوضع ، فقد ذهب تسعة عشر رجلاً إلى المستشفى في أول يوم من وصولنا . وكتب فوزي تقريراً قوياً ، وبدا أن البعثة تسير على صراط دقيق يفصل بين النجاح والفشل ، وأنها إلى الفشل أقرب .

عندئذ قلت : « حسناً ، أنا أحمل المسؤولية » ، لأن قائد البعثة لم يشأ أن يتحملها . وأمرت بإجازة على الشاطئ للجميع ، محرراً الكل من قفص الطائر . وأمرت بإعادة دهن السفينة بدهان نظيف وتبخيرها وتدخينها وتنظيفها من أوها إلى آخرها .

وظلت السفينة بكل طاقمها في كولومبو مدة أربعة أسابيع تقريباً ، أبحرت بعدها وقد عاود الجميع الانتعاش .

مقاماته فقيرة المظهر كما كانت الرسوم الجدارية التي تمثل الأرواح التي تلقى العذاب جزءاً على مختلف الذنوب الأرضية بدائية إلى حد كبير ، بحيث يخرج الإنسان من الزيارة كلها مقتنعاً تماماً بأن المكان لا يستحق المشاهدة . بل إن نفس الدليل الذي اصطحبنا في جولتنا كان فاضح الجهل ، فقد رأينا عدة تماثيل للبوذا في أوضاع مختلفة - بعضها مضطجع وبعضها في وضع المباركة وبعضها الثالث في وضع ملامسة الأرض ، إلخ . وعندما سألته عن عدد الأوضاع التي تتخذها تماثيل البوذا وصوره وجدته لا يدري عن ذلك شيئاً .

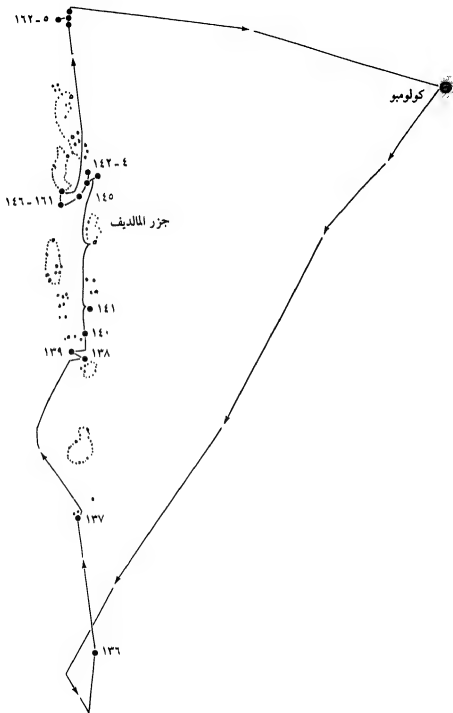
وغادرتنا كاندي بعد موعد الشاي بوقت قصير ، وكانت عودتنا هابطين بالسيارة عودة إلى كولومبو مثيرة للاهتمام حقاً . فقد بدت المناظر التي شاهدناها أثناء هبوطنا أجمل من تلك التي شاهدناها أثناء الصعود ، كما كان من الملفت للنظر أن نلاحظ التغير التدريجي في النباتات كلما ازداد هبوطنا حتى خرجنا ثانية إلى مزارع نخيل جوز الهند . وانقضى الجزء الأخير من نزهتنا في الظلام ، وبدا السائق متلهفاً على العودة بنا إلى فندقنا بأسرع ما يمكن ، فزاد من سرعة السيارة وخاطر بكل أنواع المجازفات في قيادته حتى راح فاركوهارسون يسبه بأفضل ما حوته لغة الأسطول من لعنات . وكان الجزء الأخير من فترة بقائي في الميناء مشوباً بمشاعب اضطرابي إلى زيارة طبيب الأسنان ، إذ أن أحد أضراسي القليلة المتبقية بدأ يؤلّي فجأة . ولما كنت لا ارتاح بالمرّة إلى فكرة الخروج إلى البحر لمدة شهر أو نحو ذلك بسن مشكوك في أمرها فقد ذهبت إلى الطبيب ليتولى أمرها ، وإذا به يقرر أن من الأفضل خلعيها . غير أن القول كان أسهل من الفعل في هذه الحالة ، فانقضت ساعة أو أكثر قبل أن ينتهي من تلك المهمة على نحو بدا معه أن حالة فكي كانت من قبل أفضل مما أصبحت عليه ، في حين كان مقرراً في تلك الليلة أن أتعشى في دار الحكومة مع الحاكم ، السير إدوارد ستابس «Sir Edward Stubbs» . ومن حسن الحظ أن العشاء كان خفيفاً فامكنتي أن أكل قليلاً ، كما كانت الأنبذة فاخرة . وبينما كنا في كولومبو احتفلت بعيد ميلادي ، وكان من الصدفة السعيدة في نفس الصباح أن تلقيت برفقة من انجلترا تهنئتي على انتخابي زميلاً في الجمعية الملكية ، فتم الاحتفال بالمناسبتين معاً في تلك الليلة بعشاء صغير .

وبفضل المستر ويت «Mr. Wait» - السكرتير الأول للحكومة بالإناية - تم تقديمي أثناء إقامتي لممثل حكومة المالديف ، الذي لم يقتصر على إعطائي خطاب تقديم إلى جميع رؤساء مختلف الجزر الحلقية ، بل أخذ أيضاً على عاتقه ، باسم حكومته ، أن يزود البعثة بقارب أثناء وجودنا في الأرخبيل ، بحيث أمكنتي أن أوفد جماعة لإجراء الأعمال المغنطيسية والجيوديسية . وكان مقرراً أن يتولى تنفيذ هذه المهمة الأخيرة الميجور جليني «Major Glennie» من سلاح المهندسين الملكي والملحق بمصلحة المساحة الهندية ، والذي أعير للبعثة لهذا الغرض وانضم إلينا أثناء وجودنا في الميناء^(١) .

(١) أدى انضمام جليني إلى زيادة التكدر على السفينة مباحث ، حسبما يرويها ماكينزي :

وكان مقرراً أن نغادر كولومبو يوم ١٦ مارس / آذار ، فنقلت مباحث يوم ١٤ إلى طاولة الهبوط إلى البحر حيث جرى فحص أسفلها وحكه وتنظيفه ومعالجته بطبقة من مركب مضاد للطفيليات والقواقع . وفي يوم ١٥ مارس / آذار استقبل كبير المهندسين رصيذنا من الفحم وأشعل نار مرجله مرة أخرى . وحالما بدأ مولد الكهرباء في العمل ، قام فاركوهارسون بتشغيل مسبار الصدى ليتحقق من سلامة تشغيله ، فوجد أن هناك خللاً كبيراً قد حدث إما في المكبر أو في الجزء الخاص بالاستقبال من الجهاز . ولما كان ذلك أمراً لا يمكن إصلاحه إلا في اليوم التالي ، فقد أجلنا موعد إبحارنا إلى يوم ١٧ مارس / آذار ، وإن كان ذلك على أي حال قد ضمن لنا ألا نخرج إلى البحر في يوم جمعة !

= « في هذه الجولة أضيف إلى الطاقم ثلاثة أعضاء جدد - هم الرائد (الميجور) جليبي من سلاح المهندسين الملكي وخادماه . وجليبي خبير في أرجحة البندولات وقد جاء إلى كولومبو يصحبه بلاط كامل من الخدم وماء عربات بأكملها من الأدوات والمعدات والأجهزة ، بالإضافة إلى عدد من الحمالين لا يعلمه إلا الله . ولم تكذ مباحث تتسع لنصف ذلك كله ، ولو ترك الأمر لهواه لاحتاج إلى عشرة خدم على الأقل وإلى سطح السفينة بأكمله لوضع أجهزته ومعداته . يا لضباط جيش الهند هؤلاء ! ليت شعري هل يتولون بأنفسهم تنظيف أسنانهم بالفرشاة؟ »



الشكل ٢٩ - خط سير الجولة ٨ : كولومبو - كولومبو ، مبيّنًا عليها أرقام المحطات .
من ١٧ مارس / آذار إلى ١٣ أبريل / نيسان ١٩٣٤ .

الفصل التاسع

أرخبيل المالديف

من ١٧ مارس / آذار إلى ١٣ أبريل / نيسان ١٩٣٤

غادرنا كولومبو في صبحى يوم ١٧ مارس / آذار. وبينما كنا نرفع مرساتنا جاء قارب من قوارب الشاطئ إلى جوار السفينة وسمعت منه نداء على اسمي ، فنظرت لأرى من بناديني واكتشفت أنه صديق قديم من كلكتا ، وهو الليفتنانت كوماندر « ديك كولنز » Dick Collins من البحرية الملكية الهندية ، الذي كان في طريقه إلى إنجلترا في اجازة ، مبحراً على الباخرة البريطانية الهندية موداسا الراسية إلى جانب سفينتنا . غير أننا تحركنا خارجين في الدقيقة التالية ، فلم نتح لي فرصة الحديث معه طويلاً .

وكان الطقس جيداً جداً . وخلال اليومين التاليين كان معدل تقدمنا ممتازاً ، إذ قطعنا ٢٤٠ ميلاً في اليوم الأول و ٢٣٥ ميلاً في اليوم التالي . وكان التيار - حيثما وجد - يضي في اتجاهنا نحو الجنوب الغربي ، ولكن القسط الأكبر من سرعتنا الزائدة كان يرجع إلى أن السفينة قد أصبحت نظيفة مرة أخرى تحت خط الماء وإلى أننا حصلنا على فحم من ويلز في كولومبو . وكنا نتجه إلى نقطة في القناة العميقة الواقعة بين الطرف الجنوبي لأرخبيل المالديف وبين مجموعة تشاجوس ، كي نتمكن من تنفيذ قطاع من عمليات السبر خلال هذه القناة وتنفيذ محطة هيدروجرافية هناك . وعبرنا أثناء سيرنا شقاً عميقاً يبلغ عمقه ٢٠٠٠ قامة تقريباً ويقع قرب الركن الجنوبي الغربي من سيلان ، ثم عاد القاع بعد ذلك إلى الصعود ، ولكن العمق أخذ يزداد بالتدرج بعد ذلك أثناء سيرنا في اتجاه الجنوب الغربي حتى بلغ ٢٤٠٠ قامة . وأثناء اقترابنا من الطرف الجنوبي من نتوء المالديف ، أخذ العمق يقل مرة أخرى حتى أصبح ١٥٠٠ - ١٦٠٠ قامة ، وظل عند هذا المستوى بعض الوقت . ولحظة أن احتجنا إلى خدمات مسبار الصدى - أثناء مرورنا بين أرخبيل المالديف وأرخبيل تشاجوس - توقف هذا المسبار عن العمل فلم نعد قادرين على تحديد العمق . وقام فاركوهارسون بفحص الجهاز ، فوجد أن ناقل التيار قد أصابه شرخ وأصبح من الضروري تغييره قبل أن يمكن للجهاز أن يعود إلى العمل . ولم يكن هناك سبب واضح لانغلاق هذه القطعة المعدنية فجأة على هذا

النحو ، وإن بدا محتملاً أن ذلك ناتج عن الظاهرة الغربية التي تعرف باسم إجهاد المعدن ، لأن الجهاز كان قد ظل يعمل باستمرار تقريباً لمدة ستة أشهر . ولما كان تغيير هذه القطعة عملية تستغرق وقتاً طويلاً ، فقد اقترح فاركوهارسون أن نشغل الوقت بتنفيذ مخطتنا رقم ١٣٦ . ولم نكن آنئذٍ على بعد كبير من الموقع الذي سبق اختياره لتلك المحطة ، فأوقفنا السفينة في الساعة السابعة من صباح يوم ٢١ مارس / آذار وبدأنا العمل . وكنا أثناء وجودنا في كولومبو قد تلقينا اللقطة الجديدة من السلك الهيدروجرافي كما تلقينا سلك الجر الذي كنت قد أبرقت في طلبه ، كما كنا أثناء سيرنا قد انشغلنا بلف السلك الهيدروجرافي على البكرة الجديدة التي تم صنعها للونش الهيدروجرافي . وعلى ذلك فقد ثبتنا أنبوبة ببجلو الثقيلة إلى السلك وأنزلناها إلى القاع ، وبدأ أنها بلغت عند عمق ٣٥٥٥ متراً . وكان ذلك يتفق إلى حد بعيد مع ما توقعناه ، استناداً إلى أرقام السبر الموجودة على الخريطة . غير أننا عندما استرجعنا الأنبوبة لم نجد بها أي أثر لأية رواسب قاعية ، لا على سطحها ولا في داخلها . عندئذٍ واصلنا تنفيذ أعمالنا الهيدروجرافية وأنمنا أخذ عينات الماء وقراءات درجات الحرارة ، ثم أنزلنا أنبوبة القاع مرة أخرى ، قبلته هذه المرة عند عمق ٣٦٣٠ متراً ، وهو ما يتفق مع عملية السبر الأولى إلى درجة تنفي كل شك في أننا قد بلغنا القاع في تلك المرة الأولى أيضاً ، ورغم ذلك فقد خلا سطح أنبوبة السبر ودخلها من كل أثر لطين القاع ، مما جعلني أستنتج أن القاع في هذه القناة يتألف من صخر صلب يتولى تيار قاعي قوي تنظيف سطحه من كل الرواسب .

وأهيننا عملنا في تلك المحطة في الساعة ٣,٠٠ بعد الظهر ، في نفس الوقت الذي تمكن فيه فاركوهارسون من إعادة تشغيل مسبار الصدى ؛ فتابعنا سيرنا عندئذٍ في اتجاه الشمال الخالص تقريباً نحو مجموعة جزر « أدو » الحلقية ، التي توجد في أقصى جنوب مجموعة المالديف ، والتي كان منظرها أن نبغها حوالي الساعة الثامنة من صباح اليوم التالي .

وبلغنا مجموعة الجزر الحلقية في الساعات الأولى من صباح يوم ٢٢ مارس / آذار . وكان كل ما يمكن رؤيته في البداية لا يزيد عن خط داكن رفيع يمتد أمامنا عبر الأفق . ولكننا عندما اقتربنا أكثر تفرق الخط إلى مجموعة من الجزر تغطيها نباتات خضراء كثيفة . ورأينا في الغرب جزيرة « لي - جان » ، تليها ثغرة ، ثم جزيرة أخرى - هي جزيرة « ويرينجيلي » - أمامنا مباشرة ، تليها ثغرة أخرى واسعة بعدها جزيرة صغيرة ، يعقبها حزام طويل ضيق من الأرض يمتد بعيداً نحو الشمال . وكانت الجزر الواقعة إلى الغرب مكسوة بأشجار كثيفة ، في حين كانت تلك الواقعة إلى الشرق مكسوة بأشجار النخيل الرشيقة التي تتساقط وحيدة أو في جماعات فوق شجيرات قصيرة متكاثفة . وكانت كل جزيرة محاطة بشاطئ قليل الانحدار من الرمال البيضاء ، تبدو المياه الضحلة الممتدة خارجه فوق الرصيف المرجاني بلون زمردي أخضر بدیع ، وهي محاطة بدورها بحزام أبيض من زبد الأمواج التي تتكسر باستمرار حتى في ظروف الطقس

الهاديء . وكانت الجزر كلها منخفضة ومسطحة ، لا يزيد ارتفاع أعلى موضع فيها عن بضعة أقدام فوق خط المد العالي .

وحوالي الساعة السابعة صباحاً دخلت سفيتتنا الفجوة الموجودة على الناحية الجنوبية من مجموعة الجزر الحلقية ، بين جزيري « جان » و « برينجيلي » ، حيث تبدو على الخريطة قناة يبلغ عمق مياهها ١٠ قامات . وقد دخلنا القناة بلا متاعب ، والبحار المكلف بقياس العمق يقرر أنه ١٠ قامات ، وإن كنا نستطيع أن نرى بقعاً من المرجان نامية على القاع بصورة لم يرتح لها الكابتن ماكينزي ، فعدنا أدرأجنا خارجين إلى عرض البحر مرة أخرى ، وتابعنا السير شرقاً بعد جزيرة « ويرينجيلي » ، حتى دخلنا أخيراً في البحيرة الشاطئية خلال القناة الواقعة بين جزيري « ويرينجيلي » و « مولاكادو » ، حيث المياه أكثر عمقاً . وأثناء دخولنا القناة الغربية من القناتين كنت أستطيع أن أرى بوضوح الجزيرة الصغيرة المنعزلة الواقعة على الرصيف المرجاني الخارجي أمام جزيرة « جان » ، والتي تبدو على الخريطة التي كان مورسبي « Moresby » قد رسمها أصلاً منذ مائة عام ، وهو ما يبين أنه على الرغم من التتحط المستمر الذي تتعرض له معظم هذه الجزر المرجانية في المحيط الهندي ، فإن هذه الجزيرة الصغيرة لا تزال قائمة لم تدمر تماماً .

وأثناء مرورنا خلال قناة المدخل ، كانت تمتد أمامنا المياه الهادئة للبحيرة الشاطئية ، في حين كانت تمتد على كل من الجانبين في نصف دائرة نحو الشمال سلسلة من الجزر ذات أحجام شديدة التباين . وأثناء اقترابنا من الجزء الشمالي للبحيرة الشاطئية كانت تمتد أمامنا إلى الغرب سلسلة من الجزر الصغيرة تبين الحد الشمالي للرصيف أو الحاجز المرجاني الذي لا تبدو منه أرض فوق سطح البحر في معظم هذه المجموعة الحلقية ، باستثناء جزيرة صغيرة - هي جزيرة « بوشي » - التي تبدو علماً على قطعة من الرصيف المرجاني تقوم في موضع متوسط بين المدخلين الشماليين . وفي الركن الشمالي الشرقي من البحيرة الشاطئية وراء رصيف تلك البحيرة كنا نرى عدة حظائر للقوارب وعدداً قليلاً من البيوت المتناثرة فوق قمة الشاطئ والتي تحميها الأشجار .

ورسونا في الركن الشمالي الشرقي من البحيرة الشاطئية ، وقمنا على الفور بانزال القارب الصغير والقارب البخاري إلى الماء . وذهب فاركوهارسون وسباركس في القارب الصغير كي يحاولا تحديد موقع قناة خلال رصيف البحيرة الشاطئية يمكن للقارب البخاري أن يصل من خلالها إلى الجزيرة . وبعد أن عثروا على تلك القناة وضعوا عندها عواماً طافية لتحديد الممر . وفي نفس الوقت كانت كل معدات الميجور جليبي اللازمة لإجراء ملاحظاته البندولية (المغنطيسية) قد أنزلت إلى القارب البخاري استعداداً لنقلها إلى الشاطئ . وحوالي الساعة ١١،٣٠ ، خرجت في القارب البخاري مع الميجور جليبي والكابتن ماكينزي وطومسون ، وقابلنا القارب الصغير أثناء عودته ، فربطناه خلف قاربنا واخترقنا الرصيف المرجاني الذي يتسم في هذا الركن من البحيرة الشاطئية بتناثر الأقسام التي يتألف منها . وكان هناك خط من المرجان

الميت يبدو واضحاً فوق الماء ويمتد من الشمال إلى الجنوب تقريباً على طول حافة الرصيف . وبعد أن تجاوزنا هذا الخط استدرنا بقاربنا في اتجاه بعض حظائر القوارب عند الطرف الشمالي لجزيرة « هيراتيرا » (أو « بوتالي ») . وأثناء اقترابنا من الشاطئ غادره قارب من قوارب الأهالي لمقابلتنا ؛ وكان فيه رئيس القرية ، فقدمت له خطاب التقدّم الذي أعطاني إياه مثل جزر المالديف في كولومبو . ونظراً لأننا كنا في وقت الجزر ، فإن عمق الماء كان غير كاف للسماح باقتراب القارب البخاري من الشاطئ ، فاضطررنا لنقل كل معدات الميجور جليبي إلى قاربنا الصغير والقارب المالديفي لتوصيلها إلى الشاطئ^(١) .

وكان الوقت ظهراً تقريباً حين نزلت إلى الشاطئ مع آخر دفعة من معدات جليبي ، فوجدت خيمته قد نصبت بالفعل وهو على أهبة بدء ملاحظاته ، فذهبت استكشف ما أستطيع استكشافه من الجزيرة في الوقت المتاح لي . وكان جليبي قد استقر عند الطرف الشمالي من جزيرة بوتالي . وتوجد بين هذه الجزيرة وبين جزيرة « ميدو - هولودو » التي تليها إلى الشمال قناة تصل الرصيف الخارجي بالبحيرة الشاطئية . والطرف المواجه للبحر من هذه القناة يشكل خليجاً واسعاً تتألف أرضيته من شطايا مرجانية تنمو فوقها بكثافة أعشاب شبيهة بالخشائش ، ويمتد عبره خط من « الخيول المرجانية » يبين الموقع القديم لواجهة الجزيرة قبل أن يؤدي التحات إلى فتت الأرض وتكوين الخليج المتسع ، الذي أصبح موئلاً لمختلف أنواع الأحياء ، من السرطانات (الكابوريا) الصغيرة التي تهول في كل اتجاه وسط الحطام المرجاني ، إلى خيار البحر الطويل المرقط *Synapta* الذي يرقد نصف مخفئ بين الأعشاب ، وبضعة أفراد من خيار البحر الأقل طولاً والأكثر سماً *Holothuria atra* (?) ، وعديد من الأسماك الصغيرة التي تسبح متجولة وسط الأعشاب ، واثنان أو ثلاثة من أسماك ثعبان البحر ذات لون رمادي مرقط . وبعد تناول الغداء مع جليبي وطومسون في معسكر الأول ، تابعت سيرتي جنوباً بطول جزيرة بوتالي . وتقوم في الجزء الشمالي من هذه الجزيرة زراعة نخيل جوز الهند ، تليها سلسلة من البحيرات يحتوي بعضها على مياه عذبة أو شبه عذبة في حين يحتوي البعض الآخر على ماء عجاج بعض الشيء . ومياه هذه البحيرات ضحلة ، تسخن بفعل الشمس إلى درجة غير مريحة ، ورغم ذلك فإنها تحتوي على كثير من الأحياء ، أكثر من بينها بصفة خاصة نوع من الرخويات هو *Pyrazuz palustris* ، الذي تشكل أصدافه حافة حول هامش البحيرة . وعلى

(١) أعجب ماكينزي كثيراً بجزر المالديف وأهلها ، وخصص الصفحات الثماني الأخيرة من يومياته لزياراته لتلك الجزر . وقد تأثر بالود الذي أبداه الأهالي كما أدهشه ما لديهم من تكنولوجيا متقدمة نسبياً . وأثناء تحواله بمفرده في إحدى جزر أود الخلقية استضافه رئيس القوم في بيته ، حيث قدم له ماء الصودا المتسرح من آلة خاصة بذلك ، ورطب الجو حوله مروحة تدار بمحرك بنزين ، وعرضت عليه آلات ملاحية دقيقة معني بها غاية العناية وأخيراً : « عرضت عليّ كتب عن الملاحة ، من بينها جداول نوريس التي يعرفها جيداً كل ملاح . لكن المفاجأة الكبرى كانت تقويم براون الملاحي لعام ١٩٣٤ ، وهو التقويم الذي بذلنا أشق الجهد كي نحصل عليه في بومباي دون جدوى ، وها هو بين أيدي أهل المالديف ! »

مسافة أبعد إلى الجنوب يبدو أن هذه البحيرات قد جفت ولم يعد باقياً في مواقعها الأصلية سوى مساحات متسعة من الطين الجاف الذي تغطيه أصداف الرخويات الميتة . وعلى طول الجانب المواجه للبحر من الجزيرة توجد حافة مرتفعة من شظايا المرجان ، تسمى « شاطئ العواصف » ، ويبدو في بعض المواضع أنها قد استقبلت مزيداً من الشظايا في وقت قريب ، إذ كانت هناك عدة كتل بيضاء من المرجان تتناثر فوق الشظايا السوداء الأقدم عهداً ، في حين كان يبدو في بعض المواضع الأخرى أن البحر يقتحم طريقه بالتدريج داخلاً إلى إحدى البحيرات . وهذا الطرف الجنوبي من الجزيرة بأكمله مغطى بأدغال من الشجيرات الصغيرة تبلغ من الكثافة حداً يكاد يستحيل على الإنسان اختراقه ما لم يلتزم بالسير في ممرات معينة هي التي تستخدم عادة . ويتعرض شاطئ الجزيرة المتاخم للبحيرة الشاطئية للتحاح في بعض المواضع ، إذ بدا على طول جزء من الشاطئ خط من الحجر الرملي المكشوف تعلوه شجيرات قد بدت جذورها عارية على نحو يهدد الشجيرات بالسقوط .

وبعد استكشاف كل ما أمكن في الوقت المتاح عدت إلى معسكر جليبي ؛ وفي الساعة الخامسة مساءً جاء القارب البخاري ليعود بي وبظومسون إلى مباحث ، إذ اعتزم جليبي أن يبقى على الشاطئ طوال الليل كي يجري تجاربه . وكان المد قد ارتفع كثيراً فلم نعد نرى العوامة التي كنا قد وضعناها في الصباح ، لأنها أصبحت مغمورة بالمياه نظراً لقصر حبل مراسمتها (خطافها) . ولكن ازدياد عمق الماء يسّر لنا عبور الرصيف المرجاني ، كما أن صفاء الماء أتاح لنا رؤية جيدة للسطح الأعلى من ذلك الرصيف ، الذي شاهدناه مغطى بالعديد من المستعمرات المرجانية النامية .

وفي الصباح التالي أخرجنا الكباش وأخذنا عينة من القاع من عمق ٤٠ متراً في موضع رسونا . وعندما فتحنا الكباش على ظهر السفينة وأفرغنا محتوياته ، وجدنا أن الراسب الذي يتألف من طين طباشيري أبيض تفوح منه رائحة الهيدروجين المكبر . إلا أن درجة تركيز الغاز لم تكن كافية لقتل كل الأحياء التي وجدنا عدداً منها في ذلك الطين ، من بينها خيار البحر ، والرخويات ذات النصال المتفرعة ، والسرطانات ، وحيوان واحد من جبهري الجراد وبعض الديدان . وكان وجود الغاز مفاجأة لنا ؛ ويبدو أن مصدره في هذه الحالة هو تحلل المواد العضوية المشتقة إما من الرصيف المرجاني القريب أو من المواد النباتية المتعفنة التي تجرف من فوق الجزيرة عبر الرصيف المرجاني ثم إلى البحيرة الشاطئية مع كل مد مرتفع .

وعاد جليبي إلى السفينة حوالي الساعة ١,٣٠ بعد الظهر وقد أتم تجاربه . وبمجرد رفع معداته إلى ظهرها ورفع القارب البخاري والقارب الصغير اتخذنا طريقنا خارجين من البحيرة الشاطئية خلال القناة الجنوبية الشرقية . وفور ابتعادنا عن المدخل استدرنا لنسير بحذاء الساحل الشرقي لمجموعة الجزر حتى أصبحت السفينة أمام الموقع الذي أجرى جليبي ملاحظاته عنده ، ثم استدرنا داخلين نحو الرصيف المرجاني حتى اقتربنا منه إلى أقصى درجة رأى ماكينزي أنها

مأمونة ، وعدنا نستدير مرة أخرى منفذين قطاعاً من عمليات السير في اتجاه يمتد نحو الشرق ، كي نحصل على قطاع من تضاريس القاع ونتيح لجليبي إجراء عمليات حسابية معينة كان يحتاج إليها فيما يتصل باختبارات الجاذبية . وخرجنا بعد ذلك حتى بلغنا خط عمق ١٠٠٠ قامة ، ثم تحولنا نحو الشمال متجهين إلى مجموعة جزر « كولومادولو » الحلقية ، فبلغنا مرمى البصر منها في الساعة الثالثة بعد الظهر تقريباً . وأثناء سيرنا بالسفينة على طول حافة المجموعة مررنا بعدد من الجزر التي بدا أن الرصيف المرجاني يمتد بينها متصلاً . وظلت أعداد كبيرة من السمك الطائر تقفز خارجة من الماء وتجري فوق سطحه على كلا جانبي السفينة ، وكان سطح البحر هادئاً إلى أبعد حد فبدا أسلوب هذه الأسماك في استخدام زعانفها الذيلية كأداة للدفع واضحاً للعيان ، حتى بعد أن يرتفع جسمها خارجاً من الماء تماماً . وفضلاً عن ذلك فقد بدا واضحاً جداً أن هذه الأسماك تستطيع تغيير اتجاهها في الهواء ، وأمكنني في عدة حالات أن أرى السمكة تتأرجح لتوازن نفسها من جانب إلى آخر أثناء سيرها . وكان هناك عدد من القوارب التي خرجت للصيد ؛ وتتميز القوارب في هذه المجموعة من الجزر الحلقية بأنها تختلف في نمطها عن تلك التي شاهدها من قبل في مجموعة جزر أدو إلى الجنوب أو إلى الشمال منها . فالقوارب في الأجزاء الأخرى من المالديف تنتهي في جزئها الأمامي بمقدمة رفيعة مقوسة إلى أعلى ، أما في مجموعة جزر كولومادولو فإن القوارب التي رأيناها كانت كلها مفلطحة المقدمة خالية من الطرف الأمامي المرتفع المقوس .

ودخلنا البحيرة الشاطئية من قناة ضيقة تقع في الجزء الجنوبي الشرقي من الرصيف المرجاني ورسونا في مياه عمقها حوالي ٣١ قامة ، في مكان قريب من إحدى قرى الصيد ولكنه مواجه تماماً لجزيرة صغيرة غير مأهولة - هي جزيرة « تيمارافوري » التي اختارها جليبي موقعاً لسلسلة ملاحظاته وأرصاده التالية . وأثناء رسونا نجح مراقب الأعماق الذي كان يجري عمليات سبر في أن يلف جبل السبر حول عمود الرفاص ، وفي تلك اللحظة عنها خرج من عند القرية أحد القوارب المالديفية يحمل رئيس القرية متجهاً إلينا . ورفض ركاب القارب في البداية أن يقتربوا من السفينة مباحث قائلين إنهم لا يحملون إذناً بذلك ، ولكننا أخبرناهم أن لدينا تصريحاً لهم بذلك ، وعندما اقتربوا أبرزت لهم خطاب التقديم الذي نحمله ، فقرأوه باسمين قائلين إن الأمر على ما يرام . وبعد ذلك غطس أحد رجالهم وحرر جبل السبر من عمود الرفاص ، ثم أنزلنا كل معدات جليبي إلى القارب البخاري الذي حملة معها إلى الشاطئ .

وفي مجموعة الجزر الحلقية هذه يلاحظ أن بعض الجزر الأصغر حجماً على الجانب الجنوبي والجنوبي الشرقي تبدو - في حدود ما تمكن رؤيته من السفينة - وهي تمتد بالتدرج في اتجاه الشمال الشرقي ، لأن هذا الطرف من الجزر كان في أحيان كثيرة غير مغطى إلا بشجيرات قصيرة صغيرة بدلاً من الأشجار الكبيرة التي توجد في أماكن أخرى من الجزر . ويبدو أن جزيرة

تيمارافوري تتعرض للتحاحات على جانبها المواجه للبحيرة الشاطئية ، لأن هناك شريطاً من الحجر الرملي الشاطئي يمتد بطول الشاطئ ، بينما تشرف كثير من الشجيرات القائمة في الجزيرة على قمة الشاطئ الرملي وتعرض لانكشاف جذورها بالتدريج . ويبدو في هذا الجزء من مجموعة الجزر الحلقيّة أن الغطاء النباتي بصفة عامة أكثر كثافة منه على الجزر الموجودة في الجزء المناظر من الرصيف المرجاني في مجموعة جزر أدو الحلقيّة ، بالإضافة إلى وجود عدد أكبر من الأشجار الكبيرة من نوع *Barringtonia* .

وغادرنا البحيرة الشاطئية في باكورة الصباح التالي خارجين مرة أخرى من المدخل الجنوبي الشرقي ، تاركين وراءنا جليبي كي ينفذ أرصاده وملاحظاته ، ثم استدرنا نحو الشمال على طول الحافة الخارجية لمجموعة الجزر حتى بلغنا نقطة مقابلة لمعسكر جليبي ، ثم تحولنا وأجرينا قطاعاً من عمليات السبر يمتد في خط يصنع زاوية قائمة على حافة الجزر ، وواصلنا ذلك حتى بلغنا خط عمق ١٠٠٠ قامة .

وحوالي الساعة ٨,٣٠ أوقفنا السفينة وبدأنا تنفيذ المحطة ١٣٨ . وبدأ الكيميائيان العمليات بتثبيت أنبوبة بيجلو الثقيلة على السلك ، وفوقها قنينة إيكمان القلابة بغية الحصول على عينة مياه وقراءة لدرجة الحرارة من القاع . وبدأ أن الأنبوبة قد بلغت القاع عند عمق ١٩٧٠ متراً ، ولكن السلك لم يكن عمودياً بسبب انجراف السفينة نحو الجنوب الغربي بتأثير تيار سطحي قوي . وكان العمق الذي سجله مسبار الصدى هو ١٨٣٠ متراً ؛ وعند استرجاع أنبوبة بيجلو تبين أن قنينة مياه إيكمان قد بلغت القاع ، والتفت حولها أنشودة من السلك اليهدروجرافي منعتها من أداء مهمتها ، فلم نحصل لا على عينة مياه ولا قراءة لدرجة الحرارة ؛ كذلك كانت أنبوبة بيجلو فارغة . وكانت قنينة المياه تحتوي على قليل من الرمل المرجاني الخشن لا بد وأنه تسرب إليها من القاع ، وكان ذلك هو المؤشر الوحيد الذي حصلنا عليه عن طبيعته . بعد ذلك أنزلنا شبكة جر أجاسيز . وكنا قد حصلنا على كمية جديدة من السلك أثناء رسونا في كولومبو ، حيث لففناها على ونش الجر أثناء رسونا في مجموعة جزر أدو ، فغدونا الآن من جديد نملك كثيراً من السلك لاستخدامه في الجر . ولما كان السلك لم يُلَف على البكرة تحت أي شد ، فقد كان علينا أن نراعي الحرص لتجنب أية لفات سائبة على البكرة أثناء إرخاء السلك ، ففعلنا ذلك ببطء تاركين السلك ينفك من على البكرة بتأثير شد الشبكة الموجودة في الماء ، مع استخدام القرملة للتحكم في السرعة بدقة . وبعد أن أرخبنا حوالي ٣٠٠٠ متر من السلك ركبنا الدينامومتر عليه وبدأنا الجر . وبقيت الشبكة في الماء مدة ساعة ثم بدأنا في استرجاعها . وعندما كان لا يزال في الماء حوالي ٢٠٠٠ متر من السلك إذا بشبكة جر أجاسيز والجزء المتبقي من السلك يخرجان في كتلة مختلطة ، وقد التف السلك حول الشبكة في عديد من الحلقات الواسعة ، تماماً مثلما حدث في المحطة رقم ٢٩ أمام رأس جواردافوي . وأوقفنا الونش فوراً ، ولففنا حبلاً حول الكتلة المختلطة ثم رفعناها إلى سطح السفينة .

حيث قضينا أكثر من ساعة في تخليص السلك وإعادة لفه على بكره النوش . وبذلك انتهى كل عملنا في هذه المحطة إلى لا شيء بالمرّة . ومن المحتمل أنه كان في ذلك الموضع أيضاً تيار عميق قوي تلفف الشبكة الخفيفة نسبياً وجعلها تدور حول نفسها على النحو الذي أدى إلى التفاف السلك حولها ، لأن هذا التيار لا يسمح بالاستقرار على قاع البحر إلا للأجسام الأكبر والأثقل وزناً ؛ ويفسر هذا الاحتمال كذلك ما حدث من عودة أنبوبة بيجلو فارغة ومن عدم الحصول على أي أثر من القاع سوى ذلك القليل من الرمل الخشن الذي عادت به قنينة المياه القلابة . وقد أشارت نتائج تحليلنا لعينات المياه المأخوذة من المحطة ١٣٦ في الفجوة بين أرخبيل المالديف وبين أرخبيل تشاجوس إلى وجود تيار قاعي عميق يتجه غرباً إلى حوض بحر العرب ؛ وربما كان هذا صحيحاً كذلك بالنسبة للمنطقة الأبعد إلى الشمال والتي عملنا فيها محاولين تنفيذ محطتنا ١٣٨ الفاشلة ، إذ يمكن أن يكون التيار متدفقاً خلال الفجوة الواقعة بين أرخبيل « هادوماتي » وبين أرخبيل « كولومادولو » ، حيث يبلغ عمق المياه ١١٠٠ قامة .

وعندنا في المساء إلى مرسانا داخل أرخبيل « كولومادولو » ، وأرسلنا القارب البخاري كي يرجع بـ « جليني » فور استكمالها لأرصاده وملاحظاته . وأثناء انتظارنا لعودته أنزلنا الكباش وحصلنا على عينة من قاع البحيرة الشاطئية ، تألفت من رمل نظيف مختلط بعدد كبير من الأصداف الصغيرة ولكنه لا يحتوي إلا على قليل من الأحياء . غير أننا حصلنا على قطع قليلة من الإسفنج تعيش في مسامها سمكة نجمية هشة (ophiroid) ، وعيتتين من الجمبري وبعض الديدان المتعددة الأهداب (polychaete) . وقد شفتنا بعض الماء من عينة القاع واختبرنا وجود غاز الهيدروجين المكثرت فيها ولكننا لم نجد له أثراً ، فبدأ واضحاً أن الظروف هنا تختلف عن تلك التي تسود في الجزء الشمالي الشرقي من البحيرة الشاطئية في مجموعة جزر أدو الحلقية .

وفي فجر يوم ٢٦ مارس / آذار غادرنا مرسانا في البحيرة الشاطئية وسرنا بحذاء الجانب الشرقي من مجموعة الجزر نحو موضع يبلغ عمق المياه فيه ٥٠٠ قامة تقريباً حسب ما هو مبين على الخريطة ، يقع بين كولومادولو ومجموعة جزر « مولاكو » الحلقية التي تليها شمالاً . إلا أننا وجدنا أثناء اقترابنا من ذلك الموضع أن القاع قد بدأ يرتفع ، فأوقفنا السفينة في النهاية ونفذنا محطتنا رقم ١٤٠ في مياه لا يزيد عمقها عن ٥١٥ متراً . وحاولنا أولاً أن نحصل على عينة من القاع بأنبوبة سبر درايفر ، ولكنها - كالعادة - فشلت في أداء مهمتها على الوجه الصحيح (وهي جهاز لا يمكن الاعتماد عليه بالمرّة في الحقيقة) ، فأنزلنا طرفاً قاصفاً يعلوه ثقل إضافي وزنه ٥٠ رطلاً وحصلنا على عينة صغيرة من الرمل الخشن . وبعد ذلك شبكتنا الجرافة المثالثة مقاس ٤ أقدام في السلك وأنزلناها وقمنا بالجر لمدة ساعة . وعندما استرجعناها وجدنا حصيلة صيدها هزيلة ، وإن كانت الحيوانات التي حصلنا عليها تبين بوضوح أن الجرافة كانت على القاع ، ولذا فإن من المحتمل أن المنطقة فقيرة في أحيائها إلى حد كبير . وكانت تختلط بحصيلة الصيد بضع شظايا صغيرة من الصخر التجمعي والمرجان الميت ، بحيث يبدو أن هذه القناة أيضاً يكتسحها وينظفها التيار القاعي .

وبمجرد استرجاع الجرافة إلى سطح السفينة واصلنا سيرنا شمالاً كي نبلغ مرسى في مجموعة جزر مولاكو الخلقية قبل هبوط الليل ، إذ أن من أخطر الأمور التجول بالسفينة ليلاً بين هذه الجزر الخلقية ، نظراً لعدم وجود أية أنوار أو علامات من أي نوع . ومن الصعب جداً تحديد موقع أي فتحة بعينها في هذه الجزر ، حيث تقل الجزر على الرصيف المرجاني أو تنعدم ؛ غير أننا وجدنا فتحة في النهاية رغم أنه لا تكاد توجد أي أرض باقية على هذا الرصيف الذي يمتد أميالاً لا يكاد يتخللها إلا مسطحات محدودة من الصخر أو من الرمل والطيني تبدو من أن لآخر فوق مستوى الماء العام . ورسونا قرب قناة المدخل ، وإلى شمالنا على مسافة قريبة جزيرة صغيرة . وبعد قليل أنزلنا الكباش للحصول على عينة من القاع ، فعاد إلينا الكباش من المحاولة الأولى بقطعة من الأصداف المتلاصقة بين فكليه ، تنمو عليها مجموعة دقيقة من قطع الإسفنج والمائيات «hydroids» . عندئذ أنزلنا الكباش مرة ثانية وحصلنا هذه المرة على عينة جيدة من رمل خشن يختلط به قدر من الليثوثلامينون *Lithothamnion* وبعض وحدات المرجان المنفردة وبعض الديدان متعددة الأهداب . وجمع محمد عينة من الماء المحتجز واختبرها لاكتشاف الهيدروجين المكبر ، ولكنه لم يجد له أثراً .

وغادرنا مرسانا في باكورة صباح ٢٧ مارس / آذار سائرين شمالاً في القناة العميقة بين مجموعات الجزر الخلقية التي تنتشر في مجموعات أو سلاسل مزدوجة في الجزء الأكبر من الأرخبيل . وكان الطقس صحواً فتقدمنا بسرعة جيدة . ومررنا في طريقنا شمالاً خلال حزام ضيق من الماء يمتد من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي - وهو اتجاه الرياح - ويتميز بتغير لونه وبوجود زبد سطحي محمر اللون طافياً فوقه ، يكاد يكون مؤكداً أنه يرجع إلى وجود طحلب مجهري يعرف باسم *Trichodesmium erythraeum* ، لأننا في اليوم التالي شاهدنا مياه بحيرة شاطئية في مجموعة جزر جنوب مالي الخلقية وقد تغير لونها بنفس الطريقة ، وأثبت الفحص المجهري وجود أعداد كبيرة من هذا الطحلب .

وبلغنا مجموعة جزر جنوب مالي بعد الساعة الرابعة بعد الظهر ، فمررنا من مدخل القناة ورسونا أمام جزيرة السلطان . وخرج إلينا من الشاطئ على الفور تقريباً زورق حمل إلينا ثلاثة من وزراء الدولة دفعة واحدة ، هم وزير الخارجية ووزير المصايد ووزير الصحة ، الذي يقوم أيضاً بمهمة ضابط صحة الميناء ، كما حمل إلينا معهم كذلك السكرتير الخاص لعظمة السلطان . وبدا الجميع أصغر سنّاً بكثير مما ينتظر لشاغلي هذه الوظائف الكبيرة ، إلا أنه كانت قد حدثت قبل زيارتنا ببضعة أشهر ثورة بيضاء في الأرخبيل إعتقل فيها كبار الموظفين جميعاً ووضعوا في قارب بخاري دون حدوث أية إصابات ، سوى ما لحق بوزير المالية الذي ذكرت التقارير أنه جرى تغطيسه في مياه الميناء ثم إخراجهم سالماً ووضعهم مع زملائه في القارب البخاري الذي حملهم جميعاً إلى كولومبو ، بينما احتل وظائفهم رجال الحزب الثوري الأصغر سنّاً ، والذين تلقوا كلهم تعليماً عالياً ويتحدثون الإنجليزية والعربية بطلاقة وإجادة تامة ، حيث تخرج

معظمهم - إن لم يكن كلهم - من جامعة القاهرة . وقد أخبرونا أنهم قد تلقوا معلومات عن زيارة بعثة جون مري من عدة مصادر ، أحدثها من مثلهم في كولومبو ، وأنهم متحمسون لبذل كل ما في وسعهم لمعاونتنا . ووجدناهم قد رتبوا بالفعل أمر تزويدنا بقارب ، وكلفوا أحد الموظفين بمصاحبته مع راكبيه منا للاطمئنان على حصولنا على كل مساعدة .

وحوالي الساعة الخامسة مساء نزل كثيرون منا إلى البر فقابلنا على رصيف الميناء السكرتير الخاص لعظمة السلطان وأحد الوزراء ، واصطحبانا لمشاهدة الجزيرة . وكانت المدينة أكبر مما توقعنا ، وقيل لي أن عدد سكانها لا يقل عن ٧٠٠٠ نسمة . وللمدينة سور يحيط بها ، فيه بوابات على مسافات ؛ وعلى طول الجانب المواجه للبحر توجد في السور ثقوب أو فتحات للمدافع ، وإن كانت المدافع الوحيدة التي رأيناها لا تزيد عن بعض القطع البرتغالية القديمة المتبقية ذكرى للعهد الذي كانت الجزر فيه مملوكة للبرتغال . وفي وسط المدينة تقوم المئذنة التي يرتفع أعلاها صوت المؤذن داعيا المسلمين للصلاة . وتخترق الجزيرة عدة شوارع واسعة ، تمتد من الشمال إلى الجنوب ومن الشرق إلى الغرب . وفي أحد الأجزاء يوجد شارع تحفه المنازل خارج سور المدينة مباشرة ، يوجد فيه جميع التجار الهنودكيين ، إذ أن السكان الأصليين في الجزيرة كلهم مسلمون بطبيعة الحال . وعلى طول الشارع الرئيسي توجد منازل صغيرة عديدة ، كل منها تحيط به حديقة الصغيرة التي تضم عدداً من أشجار الفاكهة ، مثل المانجو والليمون وغيرها ؛ وهناك بالإضافة إلى ذلك عدد من المزارع وشجيرات مزهرة وأشجار مثل شجر الياسمين والموهور الذهبي . وشوارع المدينة على أعلى درجة من النظافة ، بل إن البازار نفسه كان خالياً من الروائح المزعجة ، وهو أمر ملفت للنظر بصفة خاصة بعد مرورنا بالهند .

وبعد جولتنا في المدينة عاد بنا المضيفان إلى دار الجمارك على رصيف الميناء حيث قدمت لنا وجبة خفيفة من الكعكات الصغيرة وشراب فوار حلو الطعم ، لونه وردي أو أصفر . وكان من نصيبي شراب وردي بهيج ولكنني لم أستطع تحميد ماهيته . وخلال تناول المربطات قدّمنا إلى رئيس الوزراء ، وهو شاب آخر حديث السن ، تكريم بإهدائي ثلاث قطع صغيرة من عملة المالديف النحاسية التي تعادل الروبية الهندية الواحدة ١٢٠ قطعة منها . وودعنا مضيفينا في النهاية ، ولما كان قاربنا لم يأت للعودة بنا فقد حملنا القارب الملكي إلى سفينتنا ، وهو قارب طويل جميل رشيق مذهب في مقدمته ومؤخرته ، تم بناؤه في الجزيرة ويسير بدفع ثمانية مجاذيف على كل جانب .

وفي الصباح التالي جاء اثنان من وزراء المالديف لمشاهدة السفينة ، فأريناهما معدّاتنا وشرحنا كيفية عمل مختلف الأجهزة . وكان عظمة السلطان قد ألح إلى أنه يسره أن يستقبلنا في الساعة الثانية بعد الظهر ، ولذا فإنه بعد تناول الغداء على ظهر السفينة ، مضى خمسة منا - هم الكابتن ماكينزي والملازمان بدر وثرثوث والدكتور فوزي وأنا - مغادرين السفينة ، حيث قابلنا

السكرتير الخاص لعظمة السلطان على رصيف الميناء. ونظراً لأننا كنا مبكرين قليلاً فقد قضينا عدة دقائق في الانتظار في دار الجمارك وقد تجمع حولنا جمهور صغير من المعجبين. وأثناء مسيرتنا القصيرة إلى سراي السلطان انتهز الفرصة كل فرد يملك جهاز تصوير من أهل المدينة كي يلتقط صورة لنا ؛ وقد دهشنا لكثرة عدد أجهزة التصوير في تلك الجزيرة . وعند بلوغ السراي مررنا خلال عدة أبواب وحول غدد من الأركان على نحو اقتنعت معه بأنه يصعب على أي شخص لا دراية له بالمبنى أن يجد طريقه إلى جناح إقامة السلطان ؛ وإن كنت لا أستطيع أن أقطع بما إذا كان ذلك جزءاً من التدابير المقصودة لكفالة أمن عظمته أو هو ببساطة نتيجة للبناء العشوائي . وصعدنا أخيراً بضع درجات انتهينا منها إلى قاعة الاستقبال ، حيث انضم إلينا فيها بعد برهة قصيرة عظمة السلطان الذي بدا في الحقيقة أبويّ الهيئة إلى أبعد حد ، فقد كان متقدماً في السن ، أبيض اللحية والشارب ، ينساب شعره الرمادي الطويل على كتفيه . وكان يرتدي ثوباً يجمع بين اللونين القرمزي والأزرق ، وله ذيل يحمله تابع . وكانت على رأس السلطان عمامة ضخمة تجمع بين اللونين القرمزي والأبيض ، وفي أعلاها حلقة راسية من الذهب . وبدأ عظمة السلطان رجلاً خجولاً ، يتحدث بصوت هادئ خافت . ونظراً لأنه لم يكن يعرف الإنجليزية ولا العربية ، وإنما اللغة المالديفية فقط - التي هي مزيج من العربية والأوردية والسيلانية - فقد استلزم الأمر أن يجري الحديث كله من خلال سكرتيره الخاص الذي قام بمهمة الترجمة . وقد أعرب السلطان عن بالغ سروره لرؤيتنا ولتتمكن من معاونة البعثة على أية صورة ، وعن أمله في أن نكون قد حصلنا وسنحصل على كل اهتمام ومساعدة في مختلف مجموعات الجزر . وقد اجتهدت في الرد على نحو مناسب وفي التعبير لعظمته عن شكر لجنة جون مري في إنجلترا وشكر أعضاء البعثة على كل ما يبذله لمعاونتنا . وبعد ذلك أصبح الحديث أقل اتساقاً بالطابع الرسمي ، وسألنا السلطان - الذي يهتم بالموسيقى اهتماماً كبيراً - عما إذا كان أي منا يستطيع العزف على آلة ، فأقر الدكتور فوزي بأنه يستطيع العزف على الكمان ، فجيء على الفور بآلة شبيهة بالكمان ، ولكن الصندوق الصوتي فيها يتألف من بوق معدني . وبذل الدكتور فوزي غاية جهده للعزف عليها ولكنه وجد توازنها عائقاً له ، فلم تنته محاولته إلى نجاح يعتد به ، كما اعترف هو نفسه . وبعد بعض المجاملات الرسمية الأخرى ، ودعنا عظمة السلطان وانصرف بعد أن ظهر خلاف بسيط بينه وبين حامل ذيل رذائه حول جانب الكرسي الذي ينبغي أن ينصرف من ناحيته ، مما أدى إلى قدر من الارتباك ، ولكن الأمر لم يلبث أن تمت تسويته ، فتركنا في صحبة سكرتيره الخاص الذي رافقنا خارج السراي حتى رصيف الميناء ، حيث قام مع عدد من وزراء الدولة بتوديعنا .

وغادروا مرسانا أمام جزيرة السلطان فجر يوم ٢٩ مارس / آذار متجهين شمالاً نحو مجموعة جزر « فاديفولو » الحلقية ، حيث كان مقرراً أن نقابل السفينة المالديفية التي ستغادرنا عليها المجموعة المختصة بالأرصاد والملاحظات المغنطيسية والجيويدسية . وكان البحر هادئاً مستوياً لانعدام الرياح ، بخلاف ما كنا نحدثه نحن بحركة السفينة ، وقد كان هذا كافياً لتبريد الجو

بدرجة معقولة . وكانت الأسماك الطائرة تندفع من وقت لآخر خارجة من الماء جارية فوق سطحه . تاركة خلفها خطاً من التموجات الدائرية حيث لامست ذيلها الماء . ومضى تقدمنا بسرعة جيدة ، وبعد الساعة الثالثة بعد الظهر بقليل دخلنا بحيرة مجموعة جزر فاديفولو خلال مدخل متسع تقوم على كل من جانبيه جزيرة مشجرة . وعلى الجانب الشرقي كان يمتد وراء الجزيرة المشجرة رصيف مرجاني طويل متصل ، على طول حافته خط من الصخور أو الأحجار الضخمة - إذ تعذر التمييز بدقة نظراً لبعده المسافة - وراء جزيرة صغيرة أخرى تكسوها الأشجار ولها شاطئ رملي . وكان يبدو أن الجزيرة القريبة من المدخل قد أزيحت إلى الخلف من حافة الرصيف المرجاني نحو البحيرة . وقد يبدو الحديث عن إزاحة جزيرة عبر الرصيف أمراً غريباً ، ولكن هذا هو ما يحدث بالضبط في هذه الجزر الحلقية المرجانية ، لأنه بينما تتعرض الجزيرة للتلحاح والتآكل على جانبها المواجه للبحر بفعل الرياح والأمواج ، فإن الرمال تنزاح حولها بفعل التيارات نحو الجانب المواجه للبحيرة وترسب على جانب الجزيرة الآخر ، بحيث أن الكحت على أحد الجانبين والتكوييم على الجانب الآخر يجعلان هذه الجزر تهاجر عبر سطح الرصيف المرجاني من الحافة المواجهة للبحر نحو البحيرة . وكان يوجد في هذه الحالة قرب حافة الرصيف المرجاني خط من الصخر المرفوع ، الأرجح أنه يبين الموقع الأصلي للجزيرة ، وتليه بين خط الصخر هذا وبين الجزيرة نفسها مساحة واسعة من المياه الضحلة . والجزيرة مغطاة بأشجار صغيرة متكاثفة يتخللها عدد قليل من أشجار النخيل المتناثرة ، ويحيط بالجزيرة إلى أبعد ما يمتد البصر شاطئ رملي . والظاهر أن بعض الجزر الواقعة إلى الشمال تكسوها تجمعات من الشجيرات أو الأشجار الواطئة القائمة في الماء ، مثل المنجروف *Mangrove* ، وإن كان يستحيل الجزم بما إذا كان هذا هو الواقع أو أن الأمر لا يعدو تأثير السراب .

وأثناء سيرنا بالسفينة عبر البحيرة بدا لنا أن المستوى العام لقاعها مسطح على نحو منتظم ، ولكننا كنا نمر من وقت لآخر برصيف رملي مغمور لا توجد أية إشارة تبينه على الخريطة . ومن حسن الحظ أن هذه البقع الرملية الضحلة كانت تبدو بوضوح ذات لون أخضر وسط زرقة المياه الأكثر عمقاً بحيث يسهل تجنبها . وبعد الساعة الرابعة بعد الظهر بقليل رسونا أمام جزيرة « ديفوري » على الجانب الشرقي من البحيرة ، وقمنا بإنزال القارب البخاري والقارب الصغير وتحميلها بمعدات المجموعة المنفصلة وجلبني وفاركوهارسون وجيلسون الذي كُلف بمهمة قيادة القارب البخاري كي نوفر على كبير المهندسين ضرورة إسناد هذا العمل إلى أحد أفراد طاقم غرفة المحركات . ومضى القاربان بالمجموعة كي يقيم جلبني أول معسكر له . وكنا في نفس الوقت قد أخرجنا الكباش من صندوقه ورفعناه إلى ذراع الرافعة استعداداً لإنزاله إلى القاع بمجرد توافر الرجال اللازمين لذلك حتى نحصل على عينة من قاع البحيرة . وقد تم إنزال الكباش بالفعل ولكنه لم ينطبق كما يجب - للأسف فلم يعد إلينا إلا بعينة صغيرة ، كانت تتألف من خليط من الطين والرمل يضم عدداً من الكتل الصغيرة من مادة سوداء بدت ثقيلة الوزن . وأخذ محمد عينة من الماء المحتجز وفحصها فبين احتوائها على غاز الهيدروجين

المكبرت بنسبة ٣,٩ ملليجرام في اللتر، وهي نسبة تقل عما صادفناه في طين مجموعة جزر « أدو » الحلقية ولكنها كافية رغم ذلك لإحداث رائحة محسوسة . وبدا محتملاً أن وجود هذا الغاز هنا أيضاً يرجع إلى كثافة الغطاء النباتي على الجزر المجاورة ، إذ أن جزيرة ديفوري تغطيها شجيرات كثيفة تنمو وسطها العديد من أشجار النخيل والأشجار الكبيرة الأخرى . وكنا نتأهب لإنزال الكباش مرة أخرى عندما تلقى الكابتن ماكينزي تقريراً من فاركوهارسون عن وجود صخرة مغمورة قرب السفينة ، فقام على الفور بتحريك السفينة والرسو بها في المياه الأعمق والأكثر بعداً عن الرصيف المرجاني . وكان الظلام عندئذ قد بدأ يبهط، فأجلنا محاولتنا للحصول على عينة ثانية من القاع إلى الصباح التالي .

وبعد رسو السفينة بقليل شوهدت سمكة قرش كبيرة - طولها حوالي ٨ أقدام - وهي تسبح حول السفينة . وقد أدى وجودها إلى تغيير جذري في أفكار بعض الشباب من طاقم السفينة ، إذ كانوا يظنون أن أسماك القرش لا تدخل هذه البحيرات ، ومن ثم فإن من المأمون تماماً أن يمارسوا الغطس والسباحة من السفينة .

وفي باكورة الصباح التالي أنزلنا الكباش وحصلنا على عينة طيبة من القاع ، تألفت هذه المرة من خليط سائب ذي لون أبيض مصفر (كريم) ، تنخفض فيه قليلاً نسبة تركيز الهيدروجين المكبرت عنها في المنطقة الأقرب إلى الرصيف المرجاني ، إذ كانت لا تتجاوز ٢٦, ٢ ملليجرام في كل لتر من الماء المحتجز .

وفي الساعة الثامنة تقريباً عاودنا السير فعبرنا البحيرة وخرجنا من الفتحة الجنوبية إلى « قناة كارديفا » . وفي الساعة التاسعة والنصف ، عندما كنا قد خرجنا بعيداً ، أوقفنا السفينة وأنزلنا شبكة جر أجاسيز في مياه عمقها يزيد قليلاً عن ٤٠٠ قامة (المحطة ١٤٣) . ونظراً للتيار العميق القوي الذي كنا نعتقد أنه لا بد أن يكون سارياً خلال القناة ، ونجنباً لتكرار وقوع الشبكة في دوامته والتفافها حول السلك ، فقد زدنا من ثقل هيكل شبكة الجر بإضافة ثقلين من أثقال درايفر ، وزن كل منها حوالي ٥٠ رطلاً . وبعد ذلك هبطت الشبكة إلى القاع وتم تنفيذ عملية الجر دون مشاكل ، وكانت النتيجة مرضية وحصيللة الصيد طيبة . وفور استرجاع الشبكة عدنا بالسفينة مرة ثانية إلى داخل البحيرة ، حيث دخلنا هذه المرة من فتحة أخرى ، وانجھنا إلى القرية الرئيسية القائمة على إحدى الجزر على الجانب الغربي من مجموعة الجزر الحلقية حيث كان مقررًا أن نأخذ القارب المالديفي الذي ستستخدمه الجماعة المنفصلة منا .

وفور رسونا خرجت إلينا عدة قوارب ، وعلمنا أنهم قد تلقوا إخطاراً بقدومنا قبل خمسة عشر يوماً تقريباً ، وهو ما يشهد بالكفاءة العالية لنظام الاتصال بين مختلف مجموعات الجزر ، نظراً لأنهم لا يملكون أي أجهزة اتصال لاسلكي . وكان رئيس مجموعة الجزر الحالية قد تلقى تعليمه في جامعة القاهرة ، أو على الأصح في الكلية الإسلامية الكبيرة هناك ، ويتحدث العربية والهندوستانية بالإضافة إلى لغته المالديفية . وقد أخبرنا أننا نستطيع أن نختار ما نشاء من كل

القوارب الموجودة في مجموعة جزره ، فسألته عما إذا كنا نستطيع أن نعطي بحارة القارب مكافأة أو بقتيشاً ، ولكنه أكد أن هذه مهمة من مهام الدولة ، وأنه يسعدهم أن يتمكنوا من معاونة البعثة على أي وجه ممكن ، وأنه إذا حدث وأعطيت البحارة نقوداً فسوف يسوؤهم ذلك ، ولكن يسعدهم أن يقبلوا منا أشياء معينة ، مثل البسكويت أو الشاي ، مما يعتبر لديهم من سلع الرفاهية . وإذا كنا لا نزال مشغولين بفرز حصيلة صيد شبكة الجر فقد اصطحبنا معنا لنفرضه على بعض الأشياء التي صدهاها ، وأقرّ هو من جانبه بأنه لم يشهد مثل تلك الأسماك أبداً من قبل ، ولكنه قال إنهم يحصلون على أسماك أفضل منها في شباكهم ، وهو أمر لاشك في صحته من وجهة نظره هو .

وذهب الكابتن ماكينزي في المساء إلى الشاطئ مع رئيس الجزر واختار قارباً مناسباً ، وبعد عودته إلى السفينة قام فور حلول الظلام بإطلاق عدد من صواريخنا ومشاعلنا ، رغبة منه في اختيار ما لدينا منها من جهة ، وإمتاع السكان ببعض الألعاب النارية من جهة أخرى . غير أن جماعتنا المنفصلة شاهدت الصواريخ من مكانها على مسافة ١٧ ميلاً على الجانب الآخر من البحيرة ، ونظراً لأنه لم يكن لديهم علم سابق بما اعتزمه الكابتن ماكينزي فقد ظنوا أن هذه الصواريخ قد تكون علامة استغاثة ، فجاؤوا في القارب البخاري ليبروا ما إذا كانت أحوالنا على ما يرام أم أننا اصطدمننا برصيف مرجاني ، ووصلوا إلى جانب مباحث حوالي منتصف الليل ، ليعودوا بعد اطمئنانهم علينا ، قاطعين بذلك رحلة طولها ٣٤ ميلاً دون أية ضرورة أو جدوى .

وأجرينا في فجر اليوم التالي عملية رفع الكباش ، واستغرق الأمر منا هذه المرة نصف ساعة كاملة بدلاً من الدقائق العشر المعتادة ، إذ أننا بعد إنزال الكباش إلى القاع اكتشفنا أن حبل الرافعة قد أصابه تآكل شديد وانفصم أحد فروعه ، فعدنا نرفع الكباش حتى وصل إلى جانب السفينة حيث ثبتناه إلى أن أمكن تمرير سلك جديد في بلوكات التوجيه ، وبعد ذلك رفعناه إلى ظهر السفينة . وكان القاع في ذلك الموقع يتألف من رمل خشن مختلط بشظايا المرجان وبالاصداف . ونظراً لأننا كنا قريبين من إحدى الفتحات الرئيسة في الرصيف المرجاني فلا بد وأنه كان يوجد تيار قوي داخل إلى البحيرة ، ومن ثم فإنه يحول دون رسوب الجسيمات الأثق حجماً ولا شك .

وحوالي الساعة الثامنة صباحاً جاء القارب المالديني من القرية ، وبعد أن ربطناه بحبل فطر خلف السفينة عاودنا السير ونحن نجره حتى بلغنا موضع الالتقاء مع قاربنا البخاري ، حيث نقلنا عندئذ كل معدات فاركوهارسون وجليبي إلى القارب المالديني ، ثم رفعنا قاربنا البخاري إلى السفينة وسرنا بها عائدين ونحن نجر وراءنا القارب المالديني حتى وصلنا أمام الجزر التي كان مقرراً أن ينفذ فيها فاركوهارسون وجليبي المجموعة الثانية من أرسادهما وملاحظتهما ، واتفقتنا على اللقاء بعد تسعة أيام أمام جزيرة معينة في مجموعة جزر « مالوسامادولو



السلكت ٣٠ - في حرر المالديف ؛ ووار إلى حابت السفينة ، مارس / آذار ١٩٣٤ (تصوير هـ سى حيلسود)

الجنوبية» الحلقية ، ثم ودعناهما وانطلقنا في قناة كارديفا إلى موقع اخترناه لتنفيذ محطة مدتها ٢٤ ساعة ، فلغناء حوالي الساعة - الرابعة بعد الظهر ، وهناك شبكنا خطاف رسو في طرف سلك الحر وأنزلناه إلى القاع في عمق ٢٧٠ قامة . وبعد إرخاء كمية كافية من السلك ثبتناه وأوصلنا به المشابك والدينامومتر ثم تركنا السفينة تنجرف مع الرياح والتيار . وبدأنا العمل بجهاز أيكمان لقياس التيارات حوالي الساعة ٥,٤٥ مساء ، وأظهرت الملاحظات وجود تيار سطحي يسير حتى عمق ١٠٠ متر في اتجاه الجنوب الشرقي ، بينما يوجد تحت هذا العمق تيار آخر أعمق يتجه نحو الغرب . ونظراً لأننا كنا نقوم بعملية رصد للتيارات مرة كل ساعتين ، ولأن كل عملية كانت تستغرق هاتين الساعتين تقريباً ، فقد قضينا وقتاً حافلاً بالعمل الشاق طوال اليوم التالي .

وكان في حسابي أن نغادر تلك المحطة وننفذ عملية جر في المياه العميقة يوم أول أبريل/ نيسان ، قبل دخول مجموعة جزر « هورسبيرج » الحلقية التي كنا ستخذها مركزاً للعمليات طوال الأسبوع التالي ؛ ولكن سوء الحظ شاء أن يصاب الكابتن ماكينزي بحمى شديدة أعجزته عن قيادة السفينة . ونظراً لأنه لم يكن واثقاً من قدرة ضباطه المصريين على قيادة السفينة بأمان

إلى داخل مجموعة الجزر المذكورة ، فلم يكن أماننا سوى البقاء حيث كنا ومواصلة أرصادنا وملاحظاتنا ، فتابعنا تنفيذ مجموعة قياس التيارات بجهاز أيكمان ، ولكن على فترات كل منها ٤ ساعات بدلاً من كل ساعتين كما كنا نفعل من قبل . وبعد الظهر حاولنا أن ننفذ في نفس الوقت بعض عمليات الرفع بشباك البلاكتون . غير أن التيار السطحي المار حول السفينة جعل إنزال الشباك إنزالاً عمودياً من الأمور المستحيلة ، وحدث في أول محاولة لنا أن علق الشباك في عائق ما على الجانب الأسفل من السفينة . وقد خلصناها بعد قدر من التأخير ، ولكننا عندما استعدناها وأنزلناها مرة أخرى إذا بالرياح تغير اتجاهها مما جعل مباحث تدور في مكانها ، فاشتبك الشباك بسلك مقياس التيار على الجانب المقابل من السفينة ، واستغرق الأمر وقتاً حتى أمكننا فصل السلكين عن بعضها ، ولكننا اقتنعنا جميعاً آنذاك بأن الأمر لا يستحق عناءه ، وأجلنا عمليات الرفع الرأسية تلك - أو المائلة على الأصح - بالشباك إلى ما بعد الانتهاء من ملاحظات وأرصاد التيار . وقد نفذنا عملية الرفع الأولى بعد الظهر ؛ وفي باكورة صباح يوم ٢ أبريل / نيسان نفذنا سلسلة ثانية من عمليات الرفع بين الساعة ٣,٣٠ والساعة ٥,١٥ صباحاً ، حتى نتمكن من المقارنة بين الظروف التي تسود في الظلام وتلك التي تسود في ضوء النهار .

ومن حسن الحظ أن حالة الكابتن ماكينزي الصحية كانت قد تحسنت ، فبدأنا نسترجع سلك الجر لرفع خطاف الرسو في الساعة السادسة صباحاً ، حيث فصلناه عندي وثبتنا شبكة جر أجاسيز إلى السلك وأنزلناها في الساعة ٧,٣٠ (المحطة ١٤٥) ، ونفذنا الجر لمدة ساعة كان الشد خلالها - حسباً بينه الدينامومتر - لا يزيد عن ربع طن . وكانت حصيلة الصيد طيبة ومتنوعة ، شملت عدداً من الأسماك وكمية كبيرة من الجمبري الصغير وعدداً من قطع الإسفنج الممتازة .

وفور استعادة الشبكة تابعنا سيرنا غرباً ومررنا من المدخل إلى مجموعة جزر « هورسبيرج » الحلقية حوالي الساعة الواحدة بعد الظهر . وبعد عبورنا المدخل بقليل نفذنا عملية جر بشبكة الأوتر أثناء سيرنا عبر البحيرة لمدة ساعة (المحطة ١٤٦) . ولم أكن متفائلاً على الإطلاق بقدرتنا على التوصل إلى حصيلة صيد كبيرة ، ولكن الكابتن ماكينزي كان متلهفاً على أن نصطاد - إذا أمكن - بعض السمك الطازج للاستهلاك ، وقد كان من حظنا فعلاً أن كانت حصيلة الصيد طيبة ، شملت عدداً من الأسماك من مختلف الأحجام ، معظمها صغير نسبياً ولكن بعضها كبير الحجم ، ويختلط بها عدد من السرطانات (الكابوريا) والأسماك النجمية وحيوانات الجبار الصغيرة . وأثناء رفع شبكة الجر إلى سطح السفينة جاء عدد من أسماك القرش التي بدأت تلتهم الأسماك الصغيرة المتساقطة من عيون الشبكة ، فسارع البحارة بإنزال خيط وصنارة من النوع الخاص بصيد أسماك القرش وتمكنوا بالفعل من اصطياد إحداها .

وبعد انتهاء عملية الجر اتجهنا بالسفينة إلى مرسانا في الجزء الشمالي الشرقي من البحيرة ،

وبعدها بقليل أنزلنا الكباشي في عمق ١٥ قامة تقريباً ، حيث وجدنا القاع هنا يتألف من طين رخو أبيض مصفر (كريم) لم يظهر فيه أي أثر على الإطلاق لغاز الهيدروجين المكبرت .

وبعد ذلك بقليل في فترة ما بعد الظهر ذهب جماعة منا إلى الشاطئ ونزلت على جزيرة « فيهيبدو » على الجانب الشمالي من البحيرة . وعندما بلغنا الشاطئ قابلنا عدد من السكان المحليين من أهل القرية القائمة على الجزيرة ، فأبرزت لهم خطاب التقديم الذي أحمله ، والذي قرأوه وأعادوه . ونظراً لأن الحشد كله لم يكن فيه سوى رجل واحد هو الذي بدا أنه يستطيع الحديث بالهندوستانية إلى درجة محدودة ، فإننا لم نتمكن من إجراء محادثة بعثد بها ، رغم أني فهمت أنهم قد أنبئوا باحتمال زيارتنا لجزرهم .

وتجولت بعدئذ في أنحاء الجزيرة كي أدرس الأحوال القائمة ، مع الاهتمام بملاحظة ما يمكن أن يكون قد طرأ من تغيرات منذ أن زار الجزيرة البروفيسور ستانلي جاردنر - من جامعة كيمبردج - في عام ١٨٩٩ . وتبين لي أن الجزيرة قد تعرضت لقدر كبير من التآكل أو التحات خلال تلك الفترة ، وخاصة على الجانب الشمالي حول المنطقة الوسطى منه ، بحيث أصبح جانبها الآن لا يفصلها سوى بضع أقدام قليلة من الأرض ، ولئن تلبث الجزيرة بعد سنوات قليلة أن تصبح منقسمة إلى قسمين . ويجري التحات بدرجة أقل من ذلك على طول الجانب الشمالي كله . والجزء الأكبر من هذه الواجهة يحفر حزام من رصيف مرجاني قديم ، أصابها التحات على جانبها المواجه للبحر حتى غدت تمثل حائطاً رأسياً صغيراً تنتشر على سطحه الأعلى حفر وثقوب صغيرة عديدة .

وبعد تبادل الرأي مع الكابتن ماكينزي تقرر أن نترك القارب البخاري في اليوم التالي وعليه طومسون وجلسون ليقوما بالاستقصاءات الهيدروجرافية في البحيرة ، بينما تتولى مباحث تنفيذ محطة بيولوجية على الطرف الغربي لقناة كارديفا . وغادرننا مرسانا حوالي الساعة السادسة صباحاً ، وأنزلنا شبكة أوتر بمجرد تحركنا ، لأن نجاح عملية الجر في مساء اليوم السابق شجعنا على أن نأمل في الحصول على مزيد من المؤونة . وقمنا بجر الشبكة عبر البحيرة ، وعندما قاربنا المدخل أوقفنا السفينة وبدأنا نسحب السلك لاسترجاع الشبكة ؛ غير أن الأمور أخذت تتعقد في تلك المرحلة . فقد ارتفع الشد تدريجياً حتى بلغ طناً ونصف طن ، ومع أننا تمكنا من رفع السلك حتى تخطى المشبك المحوري جدار السفينة ، إلا أننا وجدنا عندئذ أن الشبكة عالقة بقوة في شيء ما على القاع . وجنحت السفينة فوق لجامي السلك حتى أصبحنا إلى جوارها مباشرة ، فعدنا نرخي سلك الجر . وأبلغ الملازم بدر - الذي كان عند مؤخرة السفينة - أن لجامي الشبكة بعيدين عن عمود الرفاقص ، فأمر الكابتن ماكينزي بأن نتقدم السفينة ببطء تمهيداً للدوران بها . وهنا ارتفع الشد فجأة على اللجامين ، وفي اللحظة التالية انفصل ما عند نفس المستوى . ويبدو واضحاً أن عمود الرفاقص قد اشتبك بهما وقطعهما أثناء تحركنا إلى الأمام . ولما كان العمق

لا يزيد عن ٢٠ قامة فقد تبقى لدينا أمل في أن نتمكن من بلوغ الشبكة بخطاف يتيح لنا استرجاعها من القاع ، فقضينا الساعتين التاليتين نتحرك جيئة وذهاباً فوق نفس البقعة ونحن نجر الخطافات ، ولكننا لم ننجح في استرجاع الشبكة .

عندئذٍ رسونا بالسفينة على المخطاف بينما ذهب ماكينزي في قارب صغير كي يضع عوامة - علامة عند حافة الرصيف المرجاني على الجانب الشرقي من المدخل لتيسر دخولنا إلى البحيرة وخروجنا منها ، وبمجرد أن تم ذلك خرجنا إلى قناة كارديفا . ولاحظنا أن القاع بهبط بانحدار شديد خارج مدخل البحيرة مباشرة ؛ فقد أنزلنا الكباش أولاً في عمق ٢٢٥ متراً ، وبعد ذلك أنزلنا الجرافة المثلثة مقاس ٤ أقدام (المحطة ١٤٩) وجبرناها مدة ساعة ، عادت لنا في نهايتها بحوالي ٢ طن من فتات المرجان والرمل والأصداف . وكان الشد على الشبكة كبيراً إلى درجة جعلتنا نتركها معلقة إلى جانب السفينة ونسير بهبط حتى نزل من الشبكة قدر كبير من الرمل الأكثر نعومة ، ثم أمكننا في النهاية أن نرفع الشبكة ، ولكننا لم نجد فيها إلى النزر اليسير من الأحياء .

ولما كان وقت النهار يمضي بسرعة في حين أن من الضروري أن نعاود المرور من المدخل إلى البحيرة في ضوء النهار ، فقد عدنا أدراجنا متجهين نحو مجموعة الجزر الحلقية ، مع إنزال الكباش مرتين في الطريق ، ولكننا لم نحصل من ذلك على شيء يذكر ، فبدأ وضحاً أن القاع على الناحية الجنوبية من مجموعة الجزر يتألف في معظمه إما من الصخور المرجانية أو من فتات خشن لم يتمكن الكباش من القطع فيه . ودخلنا بعد ذلك إلى البحيرة عائدين إلى مرسانا الأصلي ، حيث أنضمت إلينا بعد قليل جماعة القارب البخاري . وإذ كنا عندئذٍ قد أكملنا تنفيذ ١٥٠ محطة ، فقد احتفلنا بذلك حول مائدة العشاء باحتساء زجاجة من النبيذ .

وفي الساعة السادسة من صباح اليوم التالي - ٤ أبريل / نيسان - خرج الكيميائيان طومسون وجيلسون مرة أخرى في القارب البخاري لمواصلة استقصاءاتها الخاصة بالأحوال الهيدروجرافية في البحيرة ، بينما خرجت مباحث منها عبر المدخل متجهة نحو الجنوب الغربي كي تبلغ المياه العميقة وراء الطرف الغربي للقناة . وأخذ عمق الماء يتزايد بسرعة مع تباعدنا عن مجموعة الجزر ، ولم يمض وقت طويل حتى بلغنا ميهاً عمقها ٢٥٠ قامة ؛ غير أننا وجدنا لدهشتنا الكبيرة أن قاع البحر عاد إلى الإرتفاع ثانية على نفس النحو المفاجيء حتى أصبح العمق لا يزيد عن ١٣٠ قامة ، وهو عمق يقل كثيراً عما تبينه الخرائط الخاصة بهذه المنطقة . واستمر العمق عند هذا المستوى ، ترتفع فيه من أن لآخر قمة صغيرة نحو السطح ، فغيرنا اتجاهنا نحو الغرب بدرجة أكبر محاولين بلوغ مياه أعمق . ولم ينقض وقت طويل حتى بلغنا حافة هذا الرصيف المفاجيء حيث هبط العمق بانحدار شديد . وحاولنا أن ننفذ أول محطة لنا في مياه عمقها ٣٥٠ قامة تقريباً ، ولكن كان هناك تيار سطحي بالغ الشدة يدفعنا طول الوقت نحو

الغرب إلى مياه أعمق . وعندما تمكننا من تنفيذ أول عملية سبر للقاع والحصول على أول عينة منه كانت السفينة قد انجرفت مع هذا التيار إلى مياه عمقها ٤٧١ قامة ؛ وقبل أن تتمكن من إنزال الجرافة إلى القاع كان انجراف السفينة قد بلغ بنا مياهاً عمقها ٥٠٠ قامة ، طبقاً لما سجله مسبار الصدى . ونفذنا عملية الجر (المحطة ١٥٢) بنجاح ، رغم أن عمق المياه كان يتراوح بين ٦٠٠ قامة و ٢٨٥ قامة . وحين بدأنا نسحب السلك لاسترجاع الشبكة زاد الشد على السلك إلى درجة غير عادية أوشك الونش أن يعجز عن مواجهتها ؛ ولكننا ثابرينا ببطء وبالتدرج لكي نسحب السلك قليلاً قليلاً . ورغم أن عمق المياه آنشد لم يكن يزيد عن ٢٨٥ قامة ، وكان هناك ١٠٠٠ متر من السلك لا تزال في الماء إلا أن اتجاه السلك كان رأسياً ، مما يدل على اشتباكه في شيء ما على القاع . وتمكنا أخيراً من سحب السلك واسترجاع الجرافة إلى سطح السفينة ، باستثناء الثقل البالغ وزنه ٥٠ رطلاً والذي كنا قد ثبتناه عند طرف الجرافة الأسفل ، إذ أن حبل تثبيته كان قد انفصم وضاع الثقل . وكانت حصيلة الصيد صغيرة ، ولكنها اشتملت على عدة قطع من الصخور المرجانية الميتة التي كان الكثير منها يحمل بقعاً سوداء بتأثير ثاني أكسيد المنجنيز ، بالإضافة إلى قدر من الرمل والطين ذي اللون البني الضارب إلى الخضرة .

وبعد اتمام عملية التجريف عدنا إلى الرصيف وأنزلنا الجرافة المثلثة مقاس ٤ أقدام ثانية (المحطة ١٥٣) في عمق ١٣٠ قامة ، فحصلنا هذه المرة على كمية صغيرة من الصيد ، ولكنها كانت متنوعة ، وغتظلة أيضاً بشظايا من الصخر المرجاني .

ولتنفيذ محطتنا الأخيرة في ذلك اليوم سربنا بالسفينة داخلين في الطرف الغربي من قناة كارديفا حتى بلغنا مياهاً عمقها ٢٥٠ قامة . ونظراً لأننا قد نجحنا تماماً من قبل في تنفيذ عملية جر بشبكة أجاسيز في مثل هذا العمق في الجزء الشرقي من القناة ، فقد أنزلنا هذه الشبكة وجبررناها لمدة ٣٥ دقيقة (المحطة ١٥٤) . وكان الشد على السلك أثناء الفترة الأخيرة من عملية الجر يتأرجح متغيراً في مجال واسع ، إذ يرتفع إلى ربع طن ثم يهبط فجأة إلى الصفر . عندئذ أوقفنا عملية الجر ورفعنا الشبكة فوجدناها قد تمزقت تماماً . ومن حسن الحظ أنها كانت شبكة قديمة لا ينتظر منها على أية حال أن تصمد لاستعمال كثير ، ولكن تمزقها الشديد جعل حصيلة الصيد صفراً تقريباً ، باستثناء بضع سمكات صغيرة بقيت في عيون الشبكة .

بعد ذلك عدنا إلى البحيرة مارين بالقارب البخاري أثناء دخولنا ، ورسونا هذه المرة في موضع جديد أمام جزيرة « اينافوري » في الجانب الغربي من البحيرة .

وفي الصباح التالي غادرنا مرسانا في الساعة السادسة صباحاً متجهين إلى خارج البحيرة ونحن نقطر القارب البخاري خلف السفينة . وعندما بلغنا المدخل أطلقنا القارب وفيه

طومسون وجيلسون كي ينفذا هناك مجموعة من الملاحظات والأرصاء عن التغيرات في مياه البحر ، والتيارات الداخلة إلى البحيرة والخارجة منها في مختلف ظروف المد والجزر . وتحولنا بعد ذلك نحو الغرب متجهين إلى المنطقة التي تجري فيها عمليات الجبر على منحدرات نتوء المالديف . وأثناء خروجنا إلى عرض البحر مررنا ثانية فوق النتوء الذي كنا قد عبرنا فوقه في اليوم السابق . ونظراً لأننا كنا نسير الآن في اتجاه مختلف ، فقد بدأ يتضح أنه يوجد في المنطقة رصيف كبير مغمور لم يكن أمر وجوده معروفاً من قبل . ولكي نتمكن من تكوين فكرة عن امتداده سرنا جنوباً في اتجاه جزيرة « تودو » حتى بلغنا طرفها الجنوبي ثم تحولنا نحو الشرق ، حيث وجدنا العمق يتزايد بالتدريج حتى بلغ ١٥٠ قامة ، ثم استدرنا ثانية نحو الشمال كي نعبّر الرصيف المغمور بزاوية مختلفة . وبعد أن تبينّا حافته التي ترتفع بانحدار شديد من قاع القناة ، اتجهنا نحو الغرب وسرنا عبره مباشرة حتى بلغنا حافته الغربية ، ثم تحولنا تحولاً خفيفاً نحو جنوب الغرب كي نبلغ المياه الأكثر عمقاً .

وكنّت أنوي أصلاً أن أنفذ عملية جبر في عمق ١٢٥٠ قامة تقريباً ، وأن أكوّن في الوقت نفسه فكرة عن التضاريس العامة للمنحدرات الغربية أثناء رحلة الخروج والعودة ، كي أتمكن بذلك من اختيار مناطق يبلغ عمق الماء فيها ٨٠٠ قامة و ١٠٠٠ قامة حتى أنفذ فيها عمليات جبر أثناء اليومين التاليين . غير أنه نظراً لأن قيامنا بمسح الرصيف الضحل المغمور قد استغرق معظم الصباح ، فقد غيّرت برنامجنا وقررت إنزال شبكة الجبر عندما نبلغ عمق ٨٠٠ قامة . ولما كان الجانب الغربي من نتوء المالديف ينخفض بانحدار شديد ، فإننا لم نلبث أن وجدنا أنفسنا في مياه عمقها ١٠٠٠ قامة . عند ذلك أوقفنا السفينة على الفور وأنزلنا شبكة جبر المونيجاسك (المحطة ١٥٥) . ولكننا إنجرنا إلى مياه عمقها ١٢٣٠ قامة قبل أن تصل الشبكة إلى القاع ، مما جعل عملية إرخاء السلك تستغرق وقتاً أطول مما توقعت . ولما كان علينا أن نغادر الموقع في موعد لا يتجاوز الساعة ٣،٣٠ بعد الظهر كي نتمكن من العودة إلى مرسانا قبل حلول الظلام ، وإلا اضطررنا إلى البقاء خارج البحيرة والانحراف طول الليل - مستهلكين بذلك قدراً كبيراً من احتياطي الفحم لدينا - فقد اضطررت إلى تخفيض مدة الجبر إلى نصف ساعة فقط ، ومن ثم كانت حصيلة صيدنا صغيرة . وقد بلغنا بعد ذلك مدخل مجموعة الجزر عند غروب الشمس تماماً ، حيث وجدنا فريقنا الهيدروجرافي في القارب البخاري لا يزال منهمكاً في العمل . وأثناء مرورنا إلى جوارهما أخبرانا أنهما لن ينتهيا من عملهما قبل التاسعة والنصف مساءً ، وشفعنا ذلك برجاء أن نحتفظ لهما ببعض العشاء .

وفي الصباح التالي غادرنا البحيرة ثانية في الساعة السادسة صباحاً خارجين عبر الرصيف المغمور حتى بلغنا مياهها عمقها ٨٠٠ قامة ، حيث حاولنا أن نسير القاع ونحصل على عينه من رواسبه ومن مياهه قبل إنزال شبكة جبر أجاسيز . وأثناء إرخاء سلك السبر انجرنا - كالعادة - إلى مياه أعمق . ومع أننا أرخينا أكثر من ١٥٠٠ متراً من السلك ، إلا أننا لم نلاحظ أي إشارة على أن

الأنبوبة قد بلغت القاع ، فقررنا أن نسحبها ثانية . وعند صعود الجزء الأخير من السلك تبين أننا قد أرخبينا قدراً أكثر من اللازم ، لأن الخمسين متراً الأخيرة منه كانت ملتفة حول قنينة الماء وحول الوصلة الحرة لأنبوبة السير . وعلى ذلك فإننا لم نحصل على عينة مياه ، ولكننا حصلنا على عينة جيدة من رواسب القاع ، كانت تتألف من طين رمادي يضم عدداً من أصداف الفورامينيفيرا المثقبة ، معظمها من جنس *Globigerina* . وبعد ذلك أنزلنا شبكة جر أجاسيز (المحطة ١٥٦) . ورغم أننا أرخبينا من السلك قدراً أكثر مما يلزم لبلوغ القاع ، إلا أنه تبين بوضوح عندما استرجعناها أنها لم تبلغ القاع على الإطلاق . وكانت حصيلة الصيد تتألف من عدد من جمبري الأعماق الأحمر وبعض الأسماك التي كان معظمها صغيراً ، وإن كانت بينها واحدة كبيرة حقاً ذات لون أسود داكن وعينين صغيرتين نسبياً ورأس ضخم فيه فم صغير قابل للبروز إلى الأمام على الجانب الأسفل أو البطني .

وسرنا بعد ذلك شرقاً مرة أخرى لإجراء بعض عمليات السير على الرصيف المغمور ، ولكن مسار الصدى اختل عمله في اللحظة الحاسمة - لسوء الحظ - وقبل أن تتمكن من إعادة تشغيله كنا قد وصلنا فوق الرصيف المغمور نفسه ففاتنا إجراء السير عند حافته . وحوالي الساعة ٣ ، ٤٥ بعد الظهر أوقفنا السفينة وأنزلنا الجرافة المثقلة بمقاس ٤ أقدام لمدة نصف ساعة على الرصيف (المحطة ١٥٧) ، وكانت النتيجة هذه المرة حصيلة صيد ممتازة تتألف في معظمها من نوع من قنافذ البحر ، هو *Centrostephanus* ، الذي حصلنا منه على ٥٥٠ عينة ، بالإضافة إلى ٥٠ نوعاً أخرى من ذراعات الأرجل الكبيرة (*Brachiopod*) وعدد من الشرانبات *Crinoids* ذات اللون الأصفر الفاقع وكميات كبيرة من المرجان المنفرد والمتفرع . وأدى هذا الصيد إلى انشغال البيولوجيين حتى منتصف الليل كي يتمكنوا من فرز وحفظ مختلف العينات .

وفي صباح يوم ٧ أبريل / نيسان خرجنا إلى القناة مرة أخرى لمواصلة عملنا في المياه العميقة الواقعة غرباً ، بينما واصل الكيميائيون ملاحظاتهم داخل البحيرة . وفي طريقنا إلى منطقة الجر عبرنا مرة أخرى فوق الرصيف المجهول ، حيث حصلنا هذه المرة على دليل بالغ الوضوح على وجود حافة هامشية ارتفع القاع عندها إلى عمق ١٢٥ قامة فقط ثم هبط إلى ١٣٠ قامة فوق المستوى العام للرصيف . وخرجنا بعد ذلك إلى المياه العميقة ، وفي الساعة - الثامنة صباحاً أنزلنا شبكة جر أجاسيز (المحطة ١٥٨) في عمق ٥٠٠ قامة تقريباً . ونظراً لاحتمال انجرافنا إلى مياه أعمق كثيراً ، فقد راعينا أن نترك هامشاً لذلك في كمية السلك التي أرخبيناها . وقد أعطانا مسار الصدى أثناء عملية الجر مجالاً للتعلم يتراوح بين ٧٨٦ و ١١٧٠ متراً . وبعد أن ظلت الشبكة على القاع لمدة ثلاثة أرباع الساعة أشار الدينامومتر إلى ارتفاع مفاجئ في الشد . وكنا نعرف من خبرتنا السابقة أن ذلك قد يعني أن الشبكة قد علقت في صخر على القاع ، ومن ثم فإن الأصرار على الجر قد يؤدي إلى تمزقها تمزقاً شديداً ، لذلك أوقفنا عملية الجر وبدأنا نسحب السلك لاسترجاع الشبكة . وكانت حصيلة الصيد صغيرة

ولكنها متنوعة ، ولم يكن هناك أي شك في أن الشبكة قد جمعت صيدها من فوق القاع .

وسرنا بعد ذلك نحو الشمال مرة أخرى كي نتمكن في طريق عودتنا مع التيار من تنفيذ عملية جر على جانب السفينة الأيسر فنقيها بذلك بعيدة عن الاشتباك بسلك الجر . وحوالي الظهر أنزلنا شبكة الجر مونيغاسك في عمق ٧٠٠ قامة تقريباً (المحطة ١٥٩) . ومن سوء الحظ أن مسبار الصدى توقف عن العمل تماماً قبل أن نتمكن من تنفيذ عملية الجر ، فلم نستطيع أن نحدد العمق الذي كانت الشبكة تصطاد عنده تحديداً دقيقاً . واستناداً إلى ما عادت به الشبكة ، فإن قاع البحر - خلال جزء من فترة الجر على الأقل - كان يتألف من طين رمادي سائل *Globigerina* مشابه إلى حد بعيد لما حصلنا عليه بقصبة السبر من عمق ١٤٥٠ متراً عند المحطة ١٥٦ ، مما يحتمل معه أننا كنا نعمل في عمق يتراوح بين ٩٥٠ متراً إلى ١٤٥٠ متراً تقريباً . وأثناء استرجاع الشبكة كان هناك شد قوي على السلك ، ولكن الشبكة عادت دون مشاكل ، وكانت حصيلة الصيد جيدة هذه المرة ، وشملت عينة من أكبر أسماك القاع التي شهدتها حتى تلك اللحظة .

وفور استرجاع شبكة الجر اتجهنا مباشرة إلى مجموعة جزر هورسبيرج الحلقية ، لأن توقف مسبار الصدى عن العمل جعلنا غير قادرين على إجراء أية ملاحظات أو أرصاد أخرى عن طبوغرافية الرصيف المغمور . وفي طريقنا عبر البحيرة إلى مرسانا في ركنها الشمالي الغربي مررنا بالقارب البخاري الذي كان محركة قد توقف عن العمل ، فسحبناه خلفنا إلى موقع المرسى .

وعندما رسونا أنزلت الكباش للحصول على عينة من القاع ، الذي تبين أنه يتألف من طين رخو أبيض مصفر (كريم) نفوح منه رائحة غاز الهيدروجين المكبر ، الذي أثبت التحليل وجوده بنسبة ٧,٧ ملليجرام / لتر . وكانت هذه آخر مهمة يمكننا القيام بها في هذه المنطقة ، لأننا كنا مرتبطين بالعودة في الصباح التالي إلى منطقة اللقاء المتفق عليه كي نسترجع المجموعة التي انفصلت عنا (مجموعة جليبي) .

وقد كان الرصيف المغمور عند الطرف الغربي من قناة كارديفا من أكثر اكتشافاتنا إثارة للاهتمام . ويبدو أن مساحته تغطي حوالي $1\frac{1}{2}$ ميل في اتجاه غرب الشمال الغربي - شرق الجنوب الشرقي بعرض ١٣ ميلاً تقريباً من الجنوب الغربي إلى الشمال الشرقي . إلا أنه عند الجزء الشمالي الشرقي من الرصيف يبين خط تساوي عمق ١٣٥ قامة امتداداً شبيهاً باللسان نحو الشمال . ومن الجائز ألا يكون ذلك راجعاً إلى امتداد فعل للرصيف في هذا الاتجاه ، بل إلى وجود جزيرة صغيرة مغمورة ومنفصلة ذات ارتباط بالرصيف الرئيسي شبيهة بارتباط جزيرة « تودو » بمجموعة جزر « آري » الحلقية إلى الجنوب ؛ ولا يمكن الجزم بهذه النقطة إلا بعد إجراء مسح أكثر تفصيلاً مما أتاحت إمكاناتنا المتاحة في ذلك الوقت . ويوجد حول جزء من حافة الرصيف على الأقل هامش مرتفع واضح يقل فوقه عمق الماء إلى ١٢٥ قامة ، في حين يتراوح العمق فوق المنطقة الرئيسية من الرصيف بين ١٣٠ و ١٣٥ قامة . والسطح الأعلى للرصيف

مسطح إلى درجة غير عادية . واستناداً إلى نتائج عمليات التجريف التي أجريناها ، فإن هذا السطح يتألف من صخر مرجاني . ومن الجائز أن يكون هذا الرصيف عبارة عن مجموعة جزر حلقية أخرى ، كانت تؤلف جزءاً من المجموعات أو السلسلة الغربية ، وتشكلت بطبيعة الحال فوق سطح البحر ، ولكنها تعرضت منذ زمن لانزلاق أرضي هبط بها إلى عمق ١٢٥ قامة ، ولعله كان نتيجة لتغير سيزمي أو زلزالي . وقد حصلنا على موافقة صاحب الجلالة ملك مصر لكي نطلق على هذا الرصيف المغمور اسم رصيف الملك فؤاد ، تخليداً لما أبداه جلالته من عظيم الاهتمام ببعثة جون مري ، ولأن البعثة قد نفذت على ظهر إحدى سفن جلالته .

وفي صباح يوم ٨ أبريل / نيسان غادرنا مرسانا في مجموعة جزر « هورسبيرج » الحلقية لآخر مرة بعد أن استرجعنا عوامتنا من مدخل البحيرة ، ودنا حول الجانب الغربي من مجموعة الجزر ، ثم تحولنا نحو الشمال إلى مجموعة الجزر الحلقية المسماة « مالوسمادولو الجنوبية » ، كي نبليغ مكان اللقاء مع مجموعتنا المنفصلة ، التي رأينا زورقها أثناء دخولنا بحيرة المجموعة الحلقية فسارعنا بالاتجاه إلى جواره . ولم يكن على ظهر الزورق سوى فاركوهارسون ، لأن جليبي كان على إحدى الجزر ينفذ سلسلة من عمليات الرصد البندولي ، وتبين أنها لم يكونا يتوقعان وصولنا إلا في اليوم التالي . وقد كان الاتفاق يقضي بأن نأتي لأحدهما في اليوم الحادي عشر ، فبدأ ماكينزي حسابه من التاريخ الذي أنزلناهما فيه إلى شاطئ جزيرة « ديفوري » ، في حين بدأ فاركوهارسون وجليبي حسابهما فيما يبدو اعتباراً من اليوم الذي غادرناهما فيه بالفعل عند الطرف الغربي لمجموعة جزر « فاديفولو » الحلقية . ونظراً لأنها لم يكونا قد أنجزنا مهمتهما بعد ، فقد بقينا راسين بهدوء في البحيرة ، مما أتاح لطاقم السفينة أن ننعيم بيوم من الراحة التي يستحقها عن جدارة . وفي الصباح أنزلنا الكباش وحصلنا على عينة من القاع كانت تتألف من رمل أميل إلى الخشونة . وبعد فترة قصيرة جاءنا القارب المالديفي برسالة من جليبي يقول فيها أنه سيكون جاهزاً للعودة إلى السفينة في فجر اليوم التالي . ونظراً لأن الريح كانت منعقدة تماماً فقد قلنا لرئيس القارب أننا سنقطرهم لإرجاعهم إلى جزيرتهم على الجانب الآخر من الأرخبيل إذا أمكن تحركهم عند شروق الشمس ، أما إذا تحركوا بعد ذلك فلن نتمكن من قطرهم ، لاضطرارنا إلى الوصول إلى « مينيكوي » في فجر اليوم التالي .

وظل سباركس طوال اليوم مستغرقاً في محاولة اصلاح مسار الصدى وإعادته إلى العمل ، ولكن الخلل كان فيها يبدو قد أصاب صمامات المكبر التي يظهر أنها احترقت ، وهو ما يقضي على الأمل في إمكان إعادة تشغيل الجهاز قبل الحصول على صمامات جديدة والتي لا يمكن أن نجدها إلا بعد وصولنا إلى كولومبو .

وفي فجر اليوم التالي شاهدنا القارب المالديفي حاملاً جماعتنا على بعد ميل تقريباً ، فئاتر ماكينزي ضحيجاً وعجيجاً في مجموعة الجزر كلها بإطلاق صفارة السفينة عدة مرات كي يستعجلهم ، ولكن البحارة المالديفيين كانوا يغنون بحماس وهم يحركون مجاديفهم - إذ كانت

الرياح منعدمة تماماً - فلم يسمعوها صفارتنا ، بل ولم يلحظوا دفعات البخار المنطلقة من الصفارة . غير أن الصفارة نجحت في إيقاظ طاقم السفينة بأكمله ، فوقفنا جميعاً نستقبل المجموعة عند وصول الزورق إلى جانب السفينة . وتم بسرعة نقل معدات جليني وفاركوهارسون إلى مباحث وتوصيل حبل جر إلى القارب ، ثم تحركنا خارجين إلى قناة كارديفا متجهين شرقاً إلى مجموعة جزر « فاديفولو » الخلقية ، حيث أعطينا البحارة المالديفيين بعض البسكويت والشاي والسكر على سبيل المكافأة قبل أن نودعهم . واتجهنا بعد ذلك شمالاً عبر البحيرة ، حيث خرجنا منها عند الركن الشمالي الشرقي من مجموعة الجزر ومضينا شمالاً متجهين إلى « مينيكوى » . وظل الطقس طوال اليوم هادئاً بلا ريح ، والبحر مستوياً كصفحة من الزجاج . وبلغنا « مينيكوى » بعد الفجر بقليل يوم ١٠ أبريل / نيسان ، وأثناء سيرنا بحذاء الجانب الشرقي لمجموعة الجزر شاهدنا بوضوح الباخرة « هورست » التي كانت قد شحطت على الرصيف المرجاني عند الطرف الشمالي لمجموعة الجزر قبل سنوات قليلة . وكانت الباخرة تحمل سبائك من القصدير ، لا يزال يجري استنقاؤها منها . وأذكر أنه عندما شحطت الباخرة « هورست » ، وقفت بالقرب منها باخرة أخرى وحاولت أن تجرها بعيداً عن الرصيف ، ولكنها شحطت بدورها فاضطر أحد قوارب القطر من ميناء كولومبو وسفينة الإنقاذ من بيريم إلى الخروج لمعاونة الباخرتين ، ونجحا بالفعل في سحب الباخرة الثانية بعيداً عن الرصيف المرجاني ، ولكن الباخرة « هورست » كانت شديدة الاشتباك بالرصيف ، فلم يكن هناك مفر من تركها لمصيرها .

وكان المهندسان قد استغرقا أثناء الليل في العمل الشاق لإصلاح محرك القارب البخاري ، الذي كان قد أثار كثيراً من المتاعب خلال الأيام القليلة الماضية حتى رفض المحرك في النهاية أن يعمل ، وحوالي الساعة التاسعة صباحاً تمكنا من إعادة تشغيله ، فوضعت فيه عندئذٍ معدات جليني وتأهينا للمسير . وكان برنامجنا يقضي بإنزال جليني إلى الشاطئ كي ينفذ آخر مجموعة من أبحاثه وملاحظاته البندولية ، على أن أكون مصاحباً له ، ثم بعد ذلك يأخذ جيلسون ومحمد القارب البخاري كي ينفذا مجموعة من الملاحظات لتنفيذ عملية جر في عمق ١٠٠٠ قامة على الجانب الغربي من مجموعة الجزر الخلقية ، كي تسد الثغرة التي نشأت في قطاعات محطاتنا بسبب فشل عمليتي الجر السابقتين اللتين حاولنا تنفيذها في هذا العمق ، إذ فشلت الأولى بسبب التفاف السلك حول شبكة الجر وفشلت الثانية بسبب عدم وصول الشبكة إلى القاع .

وبينما كان القارب البخاري يتجه بي مع جليني نحو المدخل الضيق ، عاد محركه فرفض العمل ، وبدأنا تنحرف نحو الرصيف المرجاني الذي كانت تتكسر عليه أمواج شاطئية ثقيلة على الرغم من انعدام الرياح . عندئذٍ أخرجنا المجاديف ، وبدأ أنسا سنضطر إلى دفع هذا القارب الثقيل بقوة أذرعنا إلى الشاطئ ، على مسافة ميل تقريباً . إلا أن حسن حظنا شاء أن يكون قد خرج من القرية أحد القوارب الكبيرة السريعة وهو يحمل حارس الفئار ورئيس مجموعة الجزر ،

فأمكننا أن نمد إليه حبلًا ونكرموا بقطر قاربنا البخاري إلى داخل البحيرة ، فرسونا فيها أمام الطرف الشمالي للجزيرة وأنزلنا معدات جليبي إلى الشاطئ ، حيث نزلت معه . وبعد فترة قصيرة أمكن اقناع محرك القارب بالعمل مرة أخرى ، فذهب به جيلسون ومحمد لتنفيذ مجموعة ملاحظاتها وأرصادهما .

وبمجرد أن بدأ جليبي عمله وأصبح الجزر منخفضاً بدرجة كافية ذهب إلى الرصيف المرجاني عند الطرف الشمالي من الجزيرة . وبعد أن شاهدت كلي ما يمكن مشاهدته هناك اتخذت طريقي على طول الجانب الشرقي ثم واصلت السير عائداً بحذاء الجانب المواجه للبحيرة . وكان من الأمور المثيرة للاهتمام رؤية السمات المختلفة للواجهتين على جانبي الجزيرة ، المواجه للبحر والمواجه للبحيرة ، ومقارنة حالة الجزيرة والرصيف المرجاني اليوم بما رواه البروفيسور ستانلي جاردنر عن زيارته لهما قبل خمسة وثلاثين عاماً . فقد حدث خلال هذه الفترة قدر معين من التآكل وشق البحر طريقه عبر الطرف الشمالي للجزيرة محدثاً قطعاً كاملاً في الغطاء النباتي ، في حين انتزعت في نفس الموضع عدة شظايا صخرية كبيرة من الوجه الخارجي للرصيف المرجاني ودفعت فوق سطحه . وكانت الحرارة بالغة الارتفاع على الرصيف المرجاني في وسط النهار ، وأصيب دفتر مذكراتي وآلة التصوير التي أحملها بكثير من البلل الناشئ عن العرق . ومن سوء الحظ أن آلة التصوير أصابها خلل في أول النهار ، فبدلاً من أن تنفتح عدستها ثم تنغلق عند ضغطي على الزر انعكس أداؤها فأصبحت تنغلق ثم تنفتح ، مما أدى إلى فشل معظم الصور التي التقطتها . ولم أدرك أن هذا الخلل قد أصاب آلة التصوير إلا بعد أن عدت إلى كولومبو وحضت الأفلام ؛ فذهب عنائي هباء دون أن أدري في وقته . وكان مقررًا أن يأتي القارب البخاري لاصطحابي من الجزيرة في الساعة الخامسة بعد الظهر ، ولكن عندما حان ذلك الموعد كان جيلسون ومحمد لا يزالان على القارب البخاري مشغولين عند الطرف الجنوبي للبحيرة بإجراء ملاحظاتها وأرصادهما . وكنا ننتبههم بالعين المجردة عن بعد وهما ينفذان قطاعاً من المحطات عبر البحيرة ، فكان ذلك باعثاً على اطمئناني إلى أن محرك القارب لم يتعطل . وانتهى الإثنان من عملهما أخيراً وجاءا فاصطحابي في العودة إلى مباحث حوالي الساعة السادسة مساءً .

وكانت مباحث في خلال ذلك قد نفذت عملية جر (المحطة ١٦٢) في مياه عمقها ١٠٠٠ قامة تقريباً على الجانب الغربي ، غير أن حصيلة الصيد كانت صغيرة جداً وخيبة للآمال ، فكانت تشبه في ذلك نتائج عمليات الجر التي سبق أن قمنا بها إلى الشمال من بومباي في شهر ديسمبر ، بحيث بدا من المحتمل أن تكون الأحياء المائية قليلة في كل هذا الجزء الواقع غرب الهند وعند تنوء جزر لاكاديف - مالديف . ونظراً لأن مدخل البحيرة لم يكن عميقاً بما يكفي لكي تمر منه مباحث إلى داخل البحيرة كي ترسو هناك ، فقد اضطررنا إلى السير بالسفينة بعيداً نحو الشمال حتى بعدنا عن مجموعة الجزر الحلقية وقضينا الليل راسين على المخطاف .

وفي باكورة الصباح التالي تحولنا إلى الجانب الجنوبي الشرقي من مجموعة الجزر الحلقية وبدأنا تنفيذ سلسلة من عمليات الرفع بالكباش . وقد ذهبنا بمباحث أولاً إلى مياه عمقها ١٥٠ قامة وأنزلنا الكباش ، فحصلنا على عينة جيدة من القاع تتألف من رمل أخضر ولكنها لا تحتوي إلا على النزر اليسير من الأحياء . ثم سرنا ببطء في اتجاه مجموعة الجزر نحو الرصيف المرجاني حتى بلغنا مياهها عمقها ١٠٠ قامة وأخذنا عينة أخرى من القاع كانت تتألف كذلك من الرمال الخضراء . ولما كان القاع خارج نطاق مجموعات الجزر الحلقية هذه ينخفض بانحدار شديد ، فإننا كنا قد اقتربنا عندئذٍ من حافة الرصيف المرجاني الذي تتكسر عليه الأمواج ، كما كان مثال الباخرة « هورست » ماثلاً أمام أعيننا يبين لنا بوضوح أن من الخطر الاقتراب من الحاجز المرجاني أكثر من ذلك ، فعندنا أدرجنا إلى المياه الأعمق وأنزلنا الكباش مرة ثالثة في عمق ٢٠٠ قامة . وكان الكباش حتى تلك اللحظة يعمل على نحو مثالي ، ولكنه بدأ هنا يثير المتاعب ؛ فلم ينغلق فكاه في الغطسة الأولى ، ولذا أنزلناه مرة أخرى حيث بلغ القاع عند عمق ٤٠٠ متراً ؛ ولكننا عندما استرجعناه وجدنا الفكين قد زرجنا ورفضا أن ينفثا . وبعد أن نجحنا أخيراً في فتحهما بالقوة وجدنا الحصىلة بالغة الهزال ، لا تزيد عن قليل من نفس الرمال الخضراء .

وعندنا بعد ذلك إلى الركن الشمالي الشرقي من مجموعة الجزر الحلقية حيث أرسلنا القارب البخاري كي يعود بجليتي ، حيث تم ذلك في الساعة ٢،٣٠ بعد الظهر . وخرج إلينا حارس الفنار ورئيس مجموعة الجزر في أحد القوارب السريعة كي يودعانا ؛ وكان قارب السباق الذي جاء به قد حاز على بطولة مجموعة الجزر كلها في السرعة . وقالوا لنا أنهم ينظمون في كل عام سباقاً للقوارب . وحدث في إحدى المرات أن القائد العام لأسطول الهند الشرقية - الذي كان يزور مجموعة الجزر هذه في باخرة صاحب الجلالة «افينجهام» «Effingham» - قدم راية أميرال صغيرة لبحارة القارب الذي فاز في السباق ، فأصبحت هذه الراية منذ ذلك الحين هي الجائزة التي يتنافس المتسابقون للحصول عليها ، ويصبح من حق القارب الفائز أن يرفعها طوال العام الذي يفوز فيه بسباقه .

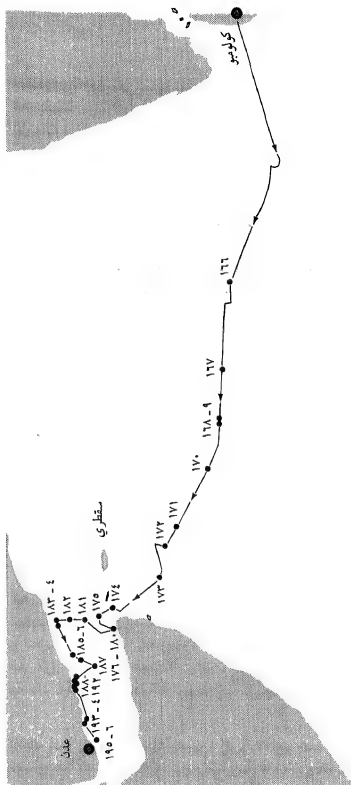
وظللنا طوال يوم ١٢ أبريل / نيسان نبحر ماثلين في طريقنا إلى كولومبو . وكنا قد قررنا في برنامجنا الأصلي أن نتجه إلى ميناء « كوتشين » عند نهاية عملنا في أرخبيل المالديف . ولكن القيود التي فرضتها حكومة الهند على استيراد الفحم الأجنبي قد اضطرتنا عند توقعنا في بومباي أن نتمون بفحم هندي بدلاً من فحم ويلز ، وكانت النتيجة غير مرضية إلى درجة جعلتنا نقرر تغيير برنامجنا والعودة إلى كولومبو ، حتى نتجنب الاضطرار إلى التمون بالفحم الهندي مرة أخرى .

وحوالي الساعة السادسة من مساء يوم ١٢ أبريل / نيسان غيّرنا اتجاهنا كي ننفذ قطعاً من عمليات السبر عبر « رصيف وادج » أمام « رأس كومورين » . وكان قد حدث أثناء وجودنا في كولومبو لاعادة تجهيز السفينة أن دخلت الميناء سفينة البحرية الهندية « انفستيجاتور »

«Investigator» - وهي سفينة المسح التابعة لهيئة المسح البحري للهند - بعد أن نفذت مسحاً لهذه المنطقة . ونظراً لأنها لم تعثر على أثر للبقعة الضحلة عمقها ٥ قامات تقريباً مبنية على خريطة الأميرالية ، فقد طلب مني الكوماندر ساندرسن «Sanderson» - وهو زميل قديم من البحرية - أن نمر بمباحث عبر موقع البقعة الضحلة المذكورة إذا وجدنا أن الأمر لن يستغرق منا وقتاً كبيراً ولن يؤدي إلى خروجنا عن مسارنا كثيراً ، وذلك لكي نستوثق من صحة النتائج التي انتهى إليها مسحهم . وقد قمنا بذلك فعلاً ولم نجد بدورنا أثراً للبقعة الضحلة المذكورة ، ثم تابعنا طريقنا متجهين إلى كولومبو حيث وصلنا حوالي الساعة الرابعة من بعد ظهر يوم ١٣ أبريل / نيسان وربطنا السفينة في موقع رسونا القديم عند رأس الميناء . وبعد ذلك بقليل غادرنا الميناء (الرائد) جليني وجماعته ومعداته إلى الشاطئ ، فودعناهم آسفين ، وكلنا نأمل بإخلاص أن يكونوا قد استمتعوا برحلتهم معنا قدر سعادتنا بصحبهم طوال تلك الفترة .

وترتب على تغيير برنامجنا وعودتنا إلى كولومبو بدلاً من اتجاهنا إلى ميناء كوتشين كما كنا نعزم أصلاً أن عدداً من الطرود التي أرسلت إلينا من إنجلترا لم تصل قبل أن يغادر الميناء ، فاستلزم الأمر شحنها ثانية لكي تلحق بنا في ميناء رسونا التالي ، وهو عدن . وقد أسعدنا أثناء وجودنا في ميناء كولومبو أن نستقبل على سفينتنا عدداً من الزائرين الذين جاؤوا لمشاهدة السفينة ، كان من بينهم ضابطان من إحدى سفن خط «بيبي Bibby» الملاحية التي قامت بأخذ عينات من المياه وقراءات لدرجات الحرارة لحسابنا أثناء عبورها بين كولومبو وعدن .

وكان من النتائج السلبية الأخرى لتغيير خططنا أن اسطوانة من غاز كلوريد الميثيل كانت لازمة لمحرك ثلاثتنا لم تصل إلى كولومبو . ولما كان الطقس قد بدأ يزداد حرارة فقد أصبح الحصول على هذا الغاز ضرورة ملحة . وشاءت المصادفة السعيدة أن تكون في الميناء باخرة البحرية الملكية «هوكنز Hawkins» ، فأمكننا أن نحصل منها على كمية صغيرة من الغاز المطلوب ، كما أن مقال الصيانة القائم بأعمالنا - المستر «فريد تيلور» - تمكن في آخر لحظة من أن يحصل لنا على كمية أخرى من نفس الغاز ، بحيث أصبح لدينا منه قدر كاف لاحتياجاتنا حتى نصل إلى عدن ، غير أن ذلك كله أضر رحلتنا لمدة ٢٤ ساعة ، فلم تتمكن من بدء رحلتنا إلى عدن إلا بعد الموعد الذي كنا نتوقعه بيوم كامل .



الشكل ٣١ - خريطة خط سير الجولة ٩ : كولومبو - عدن ، مبيّن عليها أرقام المحطات .
من ١٩ أبريل / نيسان إلى ٨ مايو / أيار ١٩٣٤ .

الفصل العاشر

من كولومبو إلى عدن

من ١٩ ابريل / نيسان إلى ٨ مايو / أيار ١٩٣٤

غادرنا كولومبو في الساعة الحادية عشرة من صباح يوم ١٩ أبريل / نيسان. وفي اعتقادي أننا كنا جميعاً سعداء بهذا الرحيل الذي أشعرنا بأننا قد بدأنا أخيراً نتخذ وجهتنا نحو أوطاننا . وبمجرد خروجنا وراء حاجز الأمواج اصطدمنا ببحر عال بعض الشيء يصحبه تموج عرضي ناشيء عن ارتداد الأمواج عن الحاجز ؛ فقضينا فترة ظلت فيها المياه تقتحم السطح الأوسط وتتجمع فيه ، بل أن موجة عالية بوجه خاص غمرت مقدمة السفينة بفيضان أخضر . ونتج عن تارجح سفيتتنا الصغيرة على هذا النحو أن رقدت المجموعة المعتادة على الإصابة بدوار البحر . وكان أول المصابين طومسون ، إذ أنه لم يتمكن طوال البعثة بأكملها من الاعتياد على حركة السفينة ، رغم أنه لم يستسلم أبداً ، وظل يواصل القيام بعمله سواء كان مصاباً بدوار البحر أم غير مصاب . ولا شك في أن جولتنا الأخيرة لم تكن من النوع الذي يجعل أي إنسان يعتاد على حياة التجوال في البحر . إذ أن الرياح كانت منعقدة تقريباً طوال الأيام الثمانية والعشرين التي استغرقتها الجولة ، كما أن البحر كان مسطحاً مستوياً هادئاً في حمى الجزر الحلقية والبحيرات الشاطئية . إلا أن الرياح كانت قد نشطت منذئذ ، وأخذت تهب بقوة ٤ وحدات على مقياس بوفورت من الجنوب الغربي ، ثم تحولت إلى الهبوب من الشمال الغربي في اليوم التالي ، بحيث أصبحت الأمواج تهب على مقدمة جانب السفينة الأيمن . وكان معدل تقدمنا طيباً ، فوصلنا يوم ٢١ أبريل / نيسان إلى الطرف الشرقي لقناة كارديفا حوالي الساعة ١٠،٣٠ صباحاً ، في موعد أكثر تبكيراً بقليل مما توقعنا . وأثناء اقترابنا من جزر المالديف دخلنا في حماها من الرياح فهدأت الأمواج بعض الشيء ، وقل تارجح السفينة كثيراً عن ذي قبل ، وهو تغير أسعد البعض منا كثيراً . وواصلنا سيرنا في القناة ، وعندما بلغنا طرفها الغربي نفذنا قطعاً آخر من عمليات سبر القاع عبر رصيف الملك فؤاد . وعندما وصلنا إلى حافته الغربية ، حيث ينحدر بشدة إلى المياه العميقة ، حولنا اتجاهنا نحو الشمال محاولين السير بحذاء حافته بعض الوقت ، ولكننا جابهنا تياراً قوياً أخذ يدفعنا بشدة نحو الغرب ، مما جعلنا نعجز عن الاقتراب ثانية من الرصيف بمجرد أن أبعدنا التيار عنه ، وإن كان عمق القاع قد كشف عن تباين كبير ، إذ أخذ يرتفع وينخفض

حيث بدا - حسبنا افتراضنا - أن هناك امتدادات تخرج من الكتلة الرئيسية للرصيف في اتجاه الغرب . وحوالي الساعة ٦,٣٠ مساءً ، عندما بدأ الظلام يبهط ، اقتربنا من الجانب الغربي لمجموعة جزر « مالوسمادولو الجنوبية » الحلقية . وعندما دخلنا مياهاً عمقها ١٥٠ قامة تحولنا نسير نحو الغرب كي نتيين الانحدار الصحيح للقاع ، إذ كان ذلك مطلوباً للراند (الميجور) جليبي كأمر يتصل بأرصاده البندولية . وأصبحت الريح تهب من غرب الجنوب الغربي ، وهبت بضع زوايا مطيرة في جوارنا ، وإن كان معظمها قد مرَّ على بعد منا .

وفي الصباح التالي تحسن الطقس قليلاً ثم أصبح صحوً جميلاً . وكنا قد خرجنا من منطقة الغيوم حوالي الساعة ١٠,٣٠ في الليلة السابقة ، وتحولت الريح إلى شمالية غربية مثيرة أمواجاً متوسطة أتية من ذلك الاتجاه ، بينما كان هناك تموج آخر يأتي من الجنوب الغربي . وقابلتنا مرة أخرى أسراب كبيرة من الدرافيل ، استمر بعضها يصاحبنا بعض الوقت قبل أن يتحول مبتعداً . وفي الساعات الأولى من الصباح صادفنا حولنا عدداً من الأسماك الطائرة . غير أنه باستثناء هذه الأسماك وبعض الطيور ، لم نشهد حولنا أي أحياء أخرى .

وبعد إنجاز قطاعنا أمام مجموعة جزر مالوسمادولو الجنوبية تحولنا نحو الشمال كي نبليغ موقع أول محطة في قطاع من المحطات اعترمنا تنفيذها عبر بحر العرب على امتداد خط العرض ٧° شمالاً وبلغنا الموقع المنشود حوالي الساعة العاشرة صباح يوم ٢٣ أبريل / نيسان . وكان مسبار الصدى طوال الليلة السابقة يسجل أعماقاً أكبر كثيراً مما كنا نتوقع . وبدلاً من أن يكون العمق في المياه التي بلغناها ٢٤٠٠ قامة حسبنا تشير الخريطة ، أشار مسبار الصدى إلى عمق ٢٧٠٠ قامة . ولكي نستوثق تماماً من توافر قدر من السلك لدينا يكفي لتنفيذ عملية جمر على هذا العمق ، كنت قد أخرجت كمية إضافية منه طولها ٤٤٠ متراً ، وثبتناها ^(١) السلك الملفوف على بكرة ونش الجر .

ومجرد إيقاف السفينة ثبتنا شبكة جر موناكو إلى السلك وأنزلناها (المونكو ١٦١٦) . وكان المسبار قد أعطانا عمقاً يبلغ ٢٥٨٠ قامة ، فأرخينا قدرأ كافياً من السلك وقسنا بالجر لمدة ساعتين . وعندما بدأنا نسحب الشبكة لاسترجاعها أخذ الونش يعمل على انحورديء ، وبدأ وكأن عملية الصيانة التي أجريت عليه في كولومبولم تسفر عن أي أثر طيب ، إذ أخذ أحد كراسي الارتكاز المعدنية يسخن بشدة مما استلزم استمرار تبريده بدلاء الماء . وعندما استرجعنا الشبكة تبين أنها على الرغم من متانتها قد أصيبت بتحات وتمزقات شديدة ، وكان طرفها الأسفل مليئاً بعقيدات المنجنيز المستديرة أو الزوائية ، وهي كتل تجمعمية أو تلاحقية ملونة ومشبعة بالمنجنيز تكونت على قاع البحر ^(١) . وقد جمعنا ١٢٥ كيلوجراماً من هذه الكتلة

(١) تتألف عقيدات المنجنيز أساساً من المنجنيز وأكاسيد وهيدروكسيدات الحديد متجمعة في طبقات متراكزة حول نواة . وقد اكتشفت لأول مرة أثناء بعثة السفينة « تشالنجر » عندما تم تجريف كميات كبيرة منها من أعماق المحيط الهادي . ويتراوح شكل هذه الكتل المنفردة من الكروي إلى المفلطح ، كما تتراوح من القطع الضئيلة التي لا يزيد قطر ^٣

التي كانت مختلطة بكمية صغيرة من الطين ، دون أن يظهر في ذلك كله أي أثر للحياة . وعلى ذلك يمكن الاطمئنان إلى القول بأن هذه المنطقة من القاع خالية من الحياة تماماً ، وأنها مشابهة في ذلك للمنطقة الواقعة على مسافة منها إلى الشمال حول الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية وخليج عمان . وبمجرد استرجاع شبكة الجر بدأ الكيميائيان عملهما بأخذ درجات الحرارة وجمع عينات المياه من كل الأعماق المقررة بين السطح والقاع . وحوالي منتصف الليل ثبتنا أنبوبة بيجلو الثقيلة إلى السلك وأنزلناها لسبر القاع ، فبلغته عند عمق ٤٨٥٠ متراً - وهو ما يتفق إلى حد بعيد مع العمق الذي سجله مسبار الصدى . ولدى استرجاع الأنبوبة وجدنا بها عينة جيدة جداً من طين رخو محمّر اللون ، بدا خالياً على نحو استثنائي من الجلوليجيرينا *Globigerina* أو غيرها من الأصداف المثقبة . ولم يكن هناك شك في أن هذا هو الطمي الأحمر الذي سبق أن سجل السبر جون مري وجوده في هذا الجزء من حوض بحر العرب .

وخلال فترة عملنا في المحطة كان هناك عدد من أسماك القرش التي ظلت تسبح حول السفينة تصاحبها أسماكها الصغيرة الكشافة (*Naucrates ductor*) وعدة أسماك من نوع (*Echeneis sp.*) . وأخذ البحارة يسلون أنفسهم بمحاولة اصطيدائها بقصبة وخيط في طرفه شص (صنارة) خاص للقرش ، ونجحوا بالفعل في اصطيد ثلاث سمكات منها . ولم يظهر أن هناك كثير من أحياء البلاكتون في المياه السطحية ، ولكنني شاهدت بضع نماذج قليلة من الميدوزا المعتادة ذات اللون الوردي *Aurelia* ، بعضها تصحبه أسماك صغيرة ، ونموذجاً أو اثنين من الميدوزا الصغيرة ذات الأذرع الطويلة ، لعلها من نوع *Pelagia perla* . وأثناء قيامنا بتنفيذ الأعمال الهيدروجرافية ، إذا ببكرة الونش الهيدروجرافي - وهي البكرة التي تم تصنيعها خصيصاً لنا في كولومبو كي تحمل محل البكرة التي انشقت - إذا بهذه البكرة الجديدة تبدأ في إثارة المتاعب . فرغم أنها قد صنعت على نحو بالغ المثانة ، إلا أنها بدأت على الفور في التفلطح عندما تعرضت للجهد الذي فرضته عليها عملية أخذ العينات في المياه العميقة . ونتيجة لهذا التفلطح بدأت البكرة تحنك بالقصبة التي تتولى تشغيل بكرات التوجيه ، مما يترتب عليه حدوث

الواحدة منها عن بضعة ميكرونات إلى الكتل الضخمة التي تزن كل منها بضعة أطنان . وقد أثارت هذه الكتل اهتماماً علمياً كبيراً منذ اكتشافها ، وكان ذلك في الأصل بسبب عدم التحقق مما إذا كانت ذات منشأ أرضي أو من خارج الكرة الأرضية . ومعروف الآن أنها تتكون في أعماق البحار ، وإن كانت طريقة تكوينها على وجه الدقة لا تزال غير معروفة تماماً .

وخلال بضعة حون مري لم يتم الحصول على عقيدات المنجنيز إلا في موقع المحطة ١٦٦ ، كما أنها لم تثر اهتماماً كبيراً من جانب أعضاء البعثة . وقد أشير إلى هذه العينة في تقرير وايزمان عن الصخور البازلتية المأخوذة من تنوع كارلسبرج والمدرج ضمن تقارير البعثة ، ولكنه لم يتناولها بأي قدر من التفصيل .

وقد تزايد الاهتمام التجاري بعقيدات المنجنيز في قاع البحر منذ خمسينات القرن العشرين ، وهو اهتمام لا يرجع إلى ارتفاع نسبة ما تحتويه من ركازات الحديد والمنجنيز ، بل إلى محتواها من الكميات الأضال كثيراً من المعادن الأعظم قيمة ، ومنها النحاس والنيكل والكوبالت . ويجري حالياً نشاط تطوير نظم لاستخراج هذه الكتل ، التي قد تصبح في المستقبل مصدراً للوقود بجانب ما يستهان به من احتياجاتنا من المعادن التي تحتويها هذه العقيدات .

ضوضاء فظيعة . وقد تبين من فحص لاحق للبكرة أنها قد أصيبت فعلاً بشرخ . واستلزم هذا مرة أخرى نقل السلك الهيدروجرافي إلى البكرة الصغيرة لونش الجر ، التي كان يلتف عليها بالفعل قدر من السلك الهيدروجرافي والسلك الذي كنا نستخدمه لتشغيل مقياس أيكمان للتيار . ولما كان الأمر يستوجب نقل هذين بدورهما إلى مكان آخر قبل أن يمكن لف السلك الهيدروجرافي على البكرة فقد انشغلنا بإجراء هذه التعديلات طوال بعد ظهر يوم ٢٤ أبريل / نيسان .

وفي فجر يوم ٢٥ أبريل / نيسان أوقفنا السفينة لتنفيذ محطتنا التالية (١٦٧) ، ولكننا لم تتمكن من بدء العمل على الفور ، لأننا وجدنا أن الأنشطة على طرف السلك الهيدروجرافي أصغر من أن تسمح بمرور بنز شبك مسجل العمق ، فكان من الضروري عمل أنشطة جديدة . وبمجرد أن تم ذلك أنزلنا أنبوبة بيجلو الثقيلة إلى القاع . وكان العمق حين توقفنا - حسبما سجله مسبار الصدى - هو ٤٤٦٠ متراً ، ولكن الأنبوبة بلغت القاع عندما كنا قد أرحينا ٤٠٦٠ متراً فقط من السلك ، فبدأ واضحاً من ذلك أن تضاريس قاع البحر يشوبها شيء من عدم الاستواء في هذه المنطقة . وعندما استرجعنا الأنبوبة وجدنا بها عينة جيدة من الطين الرخو ذي اللون الأبيض المحمر ، ذراتها أكثر خشونة من العينة الأخيرة السابقة عليها ، وبها عدد أكبر كثيراً من الأصناف المثقبة ، بحيث بدت من حيث صفاتها العامة أقرب كثيراً إلى أن تكون من طين الجلوبيجيرينا *Globigerina* منها إلى أن تكون طميا أحمر . وبعد ذلك واصل الكيمائيان عملهما الهيدروولوجي حتى أنجزاه حوالي الساعة ١٥ ، ١ بعد الظهر .

وكانت الرياح خلال فترة بعد الظهر قد تحولت إلى اتجاه الشمال الشرقي ، فسارت مباحث بسرعة طيبة في طريقها نحو الغرب . وباستثناء عدد من الأسماك الطائرة ، لم نشاهد أي أحياء أخرى . وأثناء سيرنا غرباً في ذلك العصر والمساء وفي الليلة التالية تبين وجود اختلافات واسعة المدى في العمق الذي ظل رغم ذلك كبيراً ؛ فقد كان في البداية حوالي ٢٧٠٠ قامة ، ثم ارتفع القاع إلى عمق ٢٢٠٠ قامة ، ولكنه عاد فهبط مرة أخرى إلى حوالي ٢٥٠٠ قامة حوالي الساعة التاسعة مساء .

وطبقاً لحساباتنا كان يجب أن نكون قد اقتربنا من نوء كارلسبرج ، إذا كان هذا النوء يمتد - كما بدا محتملاً - من سقطرى إلى أرخبيل تشاجوس . ولكنني حين أويت إلى فراشي كان العمق لا يزال أكثر من ٢٢٠٠ قامة ، ومن ثم رتب الأمر بحيث يتم استدعائي إذا حدث أن ارتفع القاع إلى عمق ١٧٥٠ قامة ، لكي ننزل أنبل شبكة الجر وننفذ عملية جر على الجانب الشرقي للنوء . وقد تم بالفعل إيقافني حوالي الساعة الحادية عشر ليلاً وإخباري أننا في مياه عمقها ١٨٠٠ قامة ، فكررت طلبي إلى الضابط النوبتجي أن يتناديني عندما ينخفض العمق إلى ١٧٥٠ قامة . وفي الساعة - الثالثة من صباح يوم ٢٦ نودي عليّ وقيل لي أننا في مياه عمقها ١٥٠٠ قامة ، فبدأ واضحاً من ذلك أننا قد أصبحنا مرة أخرى فوق نوء كارلسبرج ، فأيقظت

من كولومبو إلى عدن ٢٥٣

البيولوجيين الآخرين وتأهبنا لتنفيذ عملية جر بشبكة المونيجاسك . وقد تم تجهيز الشبكة حوالي الساعة ٣,٣٠ صباحاً ، ولكن العمق كان قد عاد آنثذ إلى الزيادة مرة أخرى وأصبح ١٦٢٠ قامة ، ثم قيل لي عندئذ أننا كنا قد مررنا قبل إيقاظي فوق نتوء لم يكن عمق المياه فوقه يزيد عن ١٣٥٠ قامة .

وأنزلنا شبكة الجر من جانب السفينة (المحطة ١٦٨) . وقد اخترت شبكة جر المونيجاسك لأن الدلائل المستمدة من مسبار الصدى كانت تشير إلى أن القاع أقرب إلى الخشونة وعدم الاستواء ، وأثناء عملية إرخاء سلك الجر تزايد عمق القاع حتى بلغ ١٧٤٠ قامة ، ولكننا نجحنا أخيراً في إرخاء كمية كافية من السلك ، ثم ثبتنا الكلابات والدينامومتر وبدأنا عملية الجر ، حيث تركنا الشبكة على القاع مدة ساعة ، لم يتغير خلالها الشد على الدينامومتر عن ١,٩ طن . وبعد ذلك استغرق منا استرجاع الشبكة حتى الساعة ٩,١٥ ، وعندما سحبناها على ظهر السفينة وجدنا أن أنشودة الخيل على هيكل الشبكة قد انحلت ، وأن الهيكل نفسه مثني بدرجة كبيرة ، وأن أحد المهامز قد انكسر بالعرض ، وبدأ أن الشبكة قد علقت في عائق ما على القاع ، فأدى ذلك إلى انقسام أنشودة السلك ، فعلق المهامز الموجود على ذلك الجانب في العائق وظل ينثني إلى الخلف حتى انكسر بالعرض . وكانت حصيلة الصيد صغيرة جداً ، ولكننا وجدنا في الشبكة بعض شظايا صغيرة من صخر بدا أنه حجر جيري مثقب من أصل حيواني . ومن المحتمل أن هذا الجزء من النتوء يتألف من هذه المادة ، وأن الشبكة قد علقت في هذا الصخر .

ولكي يقوم الكيميائيان - إن أمكن - بتنفيذ محطة هيدروجرافية فوق النتوء أو قرب قمته ، سرنا عائدين أدرأجنا على مسارنا السابق لمدة ساعة ، ولكننا لم ننجح في بلوغ عمق أقل ، حيث ظل العمق معظم الوقت حوالي ١٨٠٠ قامة . فتحولنا متجهين غرباً مرة أخرى ، فبلغنا حوالي الظهر قمة نتوء ثان ، أو لعله كان استمراراً للنتوء الذي عبرناه ، لأن العمق نقص مرة أخرى إلى حوالي ١٥٠٠ قامة . هنالك أوقفنا السفينة مرة أخرى ونفذ الكيميائيان سلسلة من الأرصاد والملاحظات عن خصائص المياه . وبعد أن تم ذلك أخذ جيلسون سلسلة من الملاحظات بشبكة هارفي .

وفي الصباح التالي أوقفنا السفينة مرة أخرى في الساعة ٦,٣٠ لتنفيذ محطة أخرى . وبدأ الكيميائيان أولاً هذه المرة بإزالة أنبوبة بيجلو الثقيلة لسبر القاع والحصول على عينة منه . وكانت هناك انتفاضة ملحوظة عندما اصطدمت الأنبوبة بالقاع عند عمق ٢٧٠٥ متراً ، غير أننا حين استرجعناها لم نجدنا خالية من أي عينة من القاع فحسب ، بل إنها كانت خالية أيضاً من أي أثر للطين على جوانبها الخارجية - وكان ذلك - بالإضافة إلى الانتفاضة الملحوظة التي حدثت - باعثاً لنا على الاعتقاد بأن القاع هنا لا بد وأن يكون صلباً ، وبعد ذلك واصلنا العمل الهيدروجرافي ، ولكنه سار سيراً سيئاً ، لأننا عندما أنزلنا سلسلة من قنينات مياه أيكمان وجدنا عند استرجاعها أن جهاز الاطلاق لم يعمل فلم يطلق الزناد ، ولذلك فإن القنينة العليا لم

تنقلب ، ومن ثم فإن مجموعة القنينات كلها لم تعمل . عندئذٍ أنزلنا المجموعة كلها مرة أخرى بعد أن ركبنا جهازاى إطلاق معاً على السلك حتى نستوثق من عملها ، وكانت النتيجة ناجحة . وبعد إتمام العمل بقنينات أيكمان عدنا فأنزلنا أنبوبة ببجلو الثقيلة مرة ثانية كي نستوثق - إن أمكن - من أن القاع صلب . وزيادة في التحقق ، ربطنا إلى جانب أنبوبة ببجلو قصبة بابي لكي تحتفظ بالمحتويات إذا كان القاع رخوا . وقد بلغت الأنبوبة القاع هذه المرة عند عمق ٣٦٨٥ متراً ، ولكن الانتفاضة كانت قوية إلى درجة جعلت السلك يشب منحلاً عن بكرة الملف ويتعقد ، واشتكت إحدى عقده في كتلة الرولمان بل الذي كان السلك يمر من خلاله . وبعد لحظة ارتفعت السفينة عندما حملتها موجة عريضة فانفكت هذه العقدة فجأة بانتفاضة انفصمت بسببها بعض خيوط السلك ، مما استلزم نقل شد أنبوبة القاع بواسطة إيقاف السلك وقطعه ثم عمل وصلة فيه قبل أن تتمكن من مواصلة سحب الأنبوبة . وقد تم ذلك في النهاية ورفعنا أنبوبة ببجلو بعد الساعة الثانية بعد الظهر بقليل ، فوجدناها مرة أخرى فارغة ، ولكن قصبة بابي كانت مليئة بطين جلوبيجيرينا *Globigerina* رخو ، لا بد وأنه قد انفصل في المرتين من أنبوبة ببجلو أثناء صعودها . عندئذٍ قررنا إنزال شبكة جر أجاسيز . ولكي نتأكد من وصولها إلى القاع ثبتنا على هيكلها أثقالاً إضافية وزنها ١٥٠ رطلاً ، كما ثبتنا إلى طرفها الأسفل ثقلاً وزنه ٥٠ رطلاً . وحرصت كذلك على إرخاء كمية من السلك تزيد كثيراً عن القدر الضروري ، ثم جردنا الشبكة لمدة ساعة (المحطة ١٧٠) ، ولكننا عندما استرجعناها وجدناها فارغة تماماً ، مما جعلنا نتساءل عما إذا كانت الشبكة قد بلغت القاع على الإطلاق على الرغم من كل ما اتخذناه من احتياطات . وكان السلك أثناء عملية الجر قد امتد نحو الغرب ، وتبين من الملاحظة وجود تيار سطحي يوجهنا نحو الشرق بمعدل ميل واحد في الساعة تقريباً . ورغم ذلك فإن الشبكة كان ينبغي أن تبلغ القاع . ومن المحتمل أن تكون الأحياء في هذه المنطقة أيضاً نادرة أو منعدمة .

وأثناء تنفيذنا لهذه المحطة كان يدور حول السفينة باستمرار عدد كبير من أسماك القرش يزيد كثيراً عما شهدناه في أي مرة طوال رحلتنا بأكملها . وكان معظم هذه الأسماك مصحوباً بأسماك دالة وأسماك ماصة . وبدا أنها جميعاً تنتمي إلى نفس النوع . وكان لونها بنياً ميل إلى الأبيض على الجانب الأسفل ، مع أبيضاض أطراف الزعانف الظهرية والصدرية . والنوع الوحيد من سمك القرش الذي أعرف له هذا اللون في المحيط الهندي هو نوع *Garcharias gangeticus* . وكان هناك على الأقل عشرون من هذه الأسماك ، بعضها ضخماً إلى درجة ملحوظة . واستخرج البحارة خطأً لصيد القرش أنزلوه من جانب السفينة وعليه كتلة من اللحم ، كما وقف ضابطان من ضباط السفينة ومعهما بندقية ، وتمكن الجميع من قتل عدد لا يستهان به من تلك الوحوش . وطوال الجانب الأكبر من اليوم ظلت الأسماك الطائرة تخرج من الماء في مجموعات على جانب السفينة الأيسر . وفي وقت لاحق من اليوم أمكننا أن نرى عدداً من الأسماك متوسطة الحجم بدا أنها تنتمي إلى عائلة التونة ، ولعلها كانت من النوع المسمى

من كولومبو إلى عدن ٢٥٥

بونيتو «Bonito». وكانت تثب من الماء ، بينما يحوم فوقها عدد من الطيور البحرية (النورس) المنجذبة إلى البقعة . وكان من الأمور المثيرة للاهتمام أن نلاحظ أنه بمجرد أن اقتربت الدرافيل من السفينة هزلت أسماك القرش مبتعدة على الفور .

وأهبنا عملنا في هذه المحطة حوالي الساعة السادسة مساء يوم ٢٧ ، وتابعنا السير في اتجاه غرب الشمال الغربي نحو القناة الممتدة بين رأس جواردا فوي والجزيرة الواقعة في أقصى غرب مجموعة جزر سقطرى . وقد مضى بنا هذا المسار على طول خط نشوء كارلسبيرج ، وظل عمق الماء يتراوح حول ٢٠٠٠ قامة .

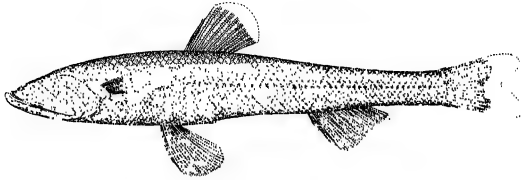
وفي الساعة السادسة من مساء يوم ٢٨ توقفنا لتنفيذ محطتنا التالية (١٧١) . وكان الطقس رائعاً طوال اليوم ، حيث كانت الريح منعومة تقريباً في الصباح . وكان هناك في الصباح الباكر عديد من الأسماك الطائرة التي تقفز من الماء ، ولكن أعدادها - كالعادة - أخذت تقل بشكل ملحوظ مع تقدم النهار . وكنا قد دخلنا على نحو قاطع في تيار سطحي قوي يتجه نحو الشرق بمعدل عقدة واحدة في الساعة تقريباً . ولما كان ذلك التيار يمضي في عكس اتجاهنا فقد تأخرنا في بلوغ موقعنا أكثر مما توقعنا ، واضطرنا ذلك إلى العمل أثناء الليل . وبدأ البيولوجيان العمل بإنزال شبكة جر أجاسيز (المحطة ١٧١) .

وكما حدث في الحالة السابقة ، بدأ وكأن الشبكة لم تبلغ القاع إطلاقاً . ولكي نتحقق من وصولها إلى القاع هذه المرة ثبنا مزيداً من الأثقال الإضافية على الهيكل ، وأرخصت من السلك قدرأ يزيد كثيراً عما هو ضروري . وعندما بدأنا العمليات كان العمق حسباً بينه مسبار الصدى يبلغ ٢٢٠٠ قامة ، ولكنه نقص إلى ٢١٠٠ قامة بعد إنزال الشبكة بفترة قصيرة . وقد بدأنا بإرخاء ٥٥٠٠ متر من السلك ، ولكننا وجدنا بعد إفرادها أن هناك لفة متراكبة رديئة على بكرة الونش بعد ذلك بقليل . ولما كانت تلك هي آخر محطة نعمل فيها في مياه عميقة إلى ذلك الحد ومن ثم أرخصنا فيها كل ذلك الطول من السلك ، فقد قررنا أن نرخي المزيد كي نصحح تلك اللفة المتراكبة . وعلى ذلك أرخصنا ٣٠٠ متر أخرى ثم أعدنا لف ١٥٠ متراً منها ، وأصبح لنا بذلك ما بين ٥٦٠٠ و ٥٧٠٠ متر مرخاة من السلك . وتركنا الشبكة على القاع مدة ساعتين ثم بدأنا في سحبها لاسترجاعها حوالي الساعة العاشرة ، واسترجعناها بالفعل بعد منتصف الليل بقليل فوجدنا فيها حصيلة صيد معتدلة أو متوسطة ، كان الجانب الأكبر فيها يتألف من عدد من القنفذيات (Echinoderms) وسمكة واحدة بمثابة عمياء من أسماك الأعماق ، من نوع بنتوساوروس *Benthosaurus* . ثم احتل الكيمياتيان الميدان وبدءاً في أخذ عينة من القاع وتنفيذ الأعمال الهيدروجرافية المعتادة ، فثبتت أنبوبة بيجلو الثقيلة على السلك الهيدروغرافي وأنزلت ، فبلغت القاع عند عمق ٣٨٠٠ متر ، وبدأنا نسحبها لاسترجاعها . ولكننا لم نكد نسحب ٢٠٠ متر فقط من السلك حتى بلغت وصلة في السلك عجلة القياس « البكرة » ، وانفصمت هناك بسبب قوة الشد ، وضاعت منا بذلك في قاع البحر أنبوبة بيجلو بالإضافة إلى ٣٦٠٠ متر من

السلك ، فلم يتبق من السلك على بكرة الونش إلا ما يكفي لإجراء الملاحظات الهيدروجرافية وقياسات الحرارة في الماء حتى عمق لا يتجاوز ٢٠٠٠ متر . وبعد انتهاء هذه الأعمال أجرى جيلسون سلسلة من الملاحظات بشبكة هارفي . وانتهى العمل كله بعد الساعة الخامسة بقليل من يوم ٢٩ أبريل / نيسان ، ثم تابعنا سيرنا نحو رأس جواردا فوي . إلا أننا توقفنا ثانية حوالي الساعة الثالثة بعد الظهر كي ننفذ عملية جر في المياه المتوسطة بسلسلة من الشباك (المحطة ١٧٢) . وكان العمق - حسبنا بينه مسبار الصدى - قد ازداد الآن إلى ٢٥٠٠ قامة تقريباً . وثبتنا إلى السلك عند طرفه الشبكة قطر ٢ متر ، وثبتنا فوق هذه بنحو ٥٠ متراً شبكة قطرها متر واحد ، ثم ثبتنا ثلاث شبكات أخرى قطر كل منها متر واحد على مسافات متباعدة ، وحسبنا أطوال السلك المرخي بحيث تكفي لكي تصل الشبكة السفلى إلى عمق ٢٠٠٠ متر ، بينما تصيد الشباك الأخرى عند أعماق ١٠٠٠ متر و ٥٠٠ متر و ٢٥٠ متراً على التوالي . ثم سحبنا مجموعة الشباك كلها لمدة ساعتين ، بدأنا بعدها في سحب السلك لاسترجاعها . وقد استرجعنا الشباك الثلاث العليا بالفعل ، ولكننا وجدنا أن الشبكة السفلى مقاس قطر ١ متر قد اختفت تماماً . وكان الأمر الغريب في ذلك هو أن المشبك الذي ثبتت به الشبكة إلى السلك كان سليماً تماماً ، تماماً ، ولكن الجعة السلك الأربعة قد انفصمت جميعاً . وعندما استرجعنا الشبكة مقاس ٢ متر وجدنا في أحد جوانبها ثقباً كبيراً . ويبدو أن التفسير الوحيد لذلك هو أن الشبكة قطر ١ متر قد انفصلت لسبب غير معروف ، ثم اصطادتها الشبكة مقاس ٢ متر فاخترقها الشبكة الأصغر وشقت طريقها إلى خارجها بعد أن قصفت أحد الأحزمة الطويلة المصنوعة من القماش السميك (الكانفاس) والتي تمتد بطول الشبكة لتقويتها . وبما بدا احتمالاً ضعيفاً أن يكون الشد الناتج عن سحب الشبكة الصغيرة في الماء قوياً إلى درجة تؤدي إلى فصم أربعة ألجمة قوية من السلك أو إلى خرق حزام القماش السميك في الشبكة الكبيرة ؛ فلم يبق سوى التساؤل عما إذا كان حيوان بحري كبير قد وقع بالصدفة في الشبكة الصغيرة فحملها معه ، ثم أدى محاولاته العنيفة للتخلص منها إلى وقوعه في الشبكة الكبيرة قطر ٢ متر التي كانت تصطاد على عمق أكبر بمقدار ٥٠ متراً . وقد كنا أثناء عملية الجر نرى الدرافيل وهي تلاحق الأسماك الصغيرة ، التي كانت تقفز خارج الماء تماماً من وقت لآخر ، في حين كان عدد من الطيور - كلها ذات لون بني موحد - تحلق فوق المنطقة وتنفذ من وقت لآخر لتلتقط شيئاً من على سطح الماء . ويحتمل أن تلك الطيور كانت من الغرنايات ، ولكن المسافة التي كانت تفصلنا عنها كانت كبيرة إلى درجة حالت دون إمكان تحديد نوعها بالضبط .

واعترضنا في الليلة التالية تيار بالغ الشدة كان يتجه من حيث جئنا فدفعنا إلى الخلف نحو الشرق أو الجنوب الشرقي ، وأدى ذلك إلى تأخر وصولنا إلى موقع محطتنا التالية بمقدار ثلاث ساعات . وكان العمق في موقع المحطة يبلغ ٤٤٤٠ متراً تقريباً ، إلا أن الكيمائيين كانا قد أخرجا في اليوم السابق قدراً إضافياً من السلك الهيدروجرافي ، وتم توصيله إلى السلك الملفوف على الونش ثم لفه بدوره على بكرة الونش ، فأمكنها بذلك أن يعمل في المحطة حتى

من كولومبو إلى عدن ٢٥٧



الشكل ٣٢ - مالميكروس سويلي *Bathymicrops sewalli* ، وهو سمك أعمر من أسماك الأعماق ، سمي بذلك تكماً لسمويل ، والمفترض أنه النوع المتنازل إليه في الرواية باسم نوع بنثوساوروس *Benthosaurus sp.* (مأخوذ من التقارير العلمية لبعثة جون مري المحلد ٧ (١) ، شكل (٧)) .

القاع . وحاولنا في البداية أن نعمل بسلكين من على جانبي السفينة في نفس الوقت ، بحيث نزل قبته ناسن - بيرتر من الجانب الأيمن وقبينة أيكمان القلابية من الجانب الأيسر ، كما كنا معتادين أن نعمل . ولكننا وجدنا هذه المرة أن ذلك غير ممكن ، لأن التيار كان يدفعنا نحو الشرفى بسرعة عقدتين في الساعة تقريباً ، مما استوجب إجراء الكثير من المناورات بالسفينة حتى يمكن الاحتفاظ بالنازل بالاتجاه العمودي للسلك النازل من جانب السفينة الأيسر ، فأدى ذلك إلى امتداد السلك النازل من جانبها الأيمن بعيداً إلى الخلف مما جعله معرضاً للاشتباك في عمود الرفاص . وبناء على ذلك فقد اضطررنا إلى قصر العمل على سلك واحد في المرة الواحدة ، وبالتالي إلى البطء الشديد بحيث لم ننته من عملنا إلا في الساعة ٦،٣٠ مساءً . وكانت الرياح طوال اليوم ضعيفة أو منعدمة ، لا تتجاوز بعض السمات بيد أنه رغم هذه الظروف المواتية كان البهلائكتون نادراً أو منعدماً على السطح ، كما كان من بواعث العجب أننا لم نشاهد سمكة قرش واحدة تحوم سابحة . وبدا ذلك مناقضاً لخبرتنا في المحطة التي نفذناها فوق نتوء كارلسبرج قبل ثلاثة أيام إلى درجة أثارت تساؤلاً لنا عما عساه أن يكون السبب ؛ فقد كانت المحطتان على خط حركة مرور البواخر بين عدن وكولومبو أو بالقرب منه ، وهو ما يمثل مرتعاً مناسباً لهذه الأسماك التي تلتهم فضلات البواخر . أم أن هناك شيئاً ما في طبيعة المياه فوق نتوء كارلسبرج يخلق ظروفاً أكثر ملاءمة أو أكثر جذباً لتلك الأسماك .

وظللنا طوال ليلة ٣٠ أبريل / نيسان نجابه تياراً قوياً مضاداً ، بدا واضحاً أننا نخرج من خليج عدن خلال القناة الواقعة بين رأس جواردافوي ومجموعة جزر سقطرى . وطبقاً لخراطم التيارات الصادرة عن الأميرالية البريطانية فإن مثل هذا التيار كان يصح توقعه في شهر يونيو / حزيران ، ولكن

الظروف في هذا العام جعلته يكر عن موعده شهراً أو نحو ذلك . وقد آيد هذا ما قرره الكابتن برودي ريان السفينة « كارانجا » - وهي لإحدى السفن التي قامت بأخذ عينات من المياه لحسابنا ، إذ أنه ذكر في ذلك عندما التقيت به في مماسا ، حيث قال إنه انتهى من خبرته إلى أنه يحدث في حالات كثيرة في بحر العرب أن يجد الإنسان أن الظروف السائدة في أي شهر بعينه تتفق أفضل ما تتفق مع الظروف التي تبينها خرائط الأميرالية للشهر اللاحق .

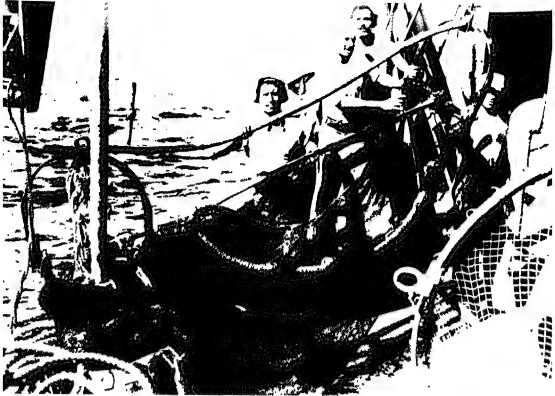
ومع حلول موعد الفطور يوم أول مايو / أيار كنا مرة أخرى على مرمى البصر من رأس جواردافوي . غير أن قوة التيار المضاد أدت إلى تأخرنا إلى ما بعد الظهر بقليل في الوصول إلى منتصف القناة الواقعة بين الرأس وبين جزيرة عبد الكوري ، حيث كان مقرراً أن نعيد تنفيذ المحطة التي سبق أن نفذناها في جولتنا الخارجة في شهر أكتوبر السابق . وأثناء تقدمنا نحو موقعنا كنا نثير باستمرار عدداً قليلاً من الأسماك الطائرة . وكانت هذه أسماكاً كبيرة ، وأثناء مراقبتنا لها وهي تخرج من الماء لم يعد هناك أدنى شك في أن زعانفها الصدرية كانت تتذبذب بسرعة تزيد عن سرعة تذبذب الأجنحة عند طيران الطائر ، فهي أشبه بحركة أجنحة الحشرات الطائرة . ويمكن رؤية هذه الحركة مرة أخرى كلما زادت السمكة من سرعة طيرانها عن طريق الاستعانة بالحركة الترددية الأفقية للزعنفة الذيلية عندما تسقط مقترية من الماء . ورأينا كذلك عدداً من هذه الأسماك تغير اتجاه طيرانها ، كما أن كثيراً منها تحولت مع اتجاه الرياح قبل أن تغطس ثانية في الماء .

وبعد الظهر بقليل توقفنا لتنفيذ المحطة ١٧٤ ؛ ولما كان عمق الماء في تلك النقطة لا يزيد عن ٩٠٠ متر تقريباً فقد أنهينا عملنا في أقل من ثلاث ساعات . وكنت أمل في أن نجد قدراً معيناً من عشب السرجاسو طافياً في تلك المنطقة ، لأننا عند خروجنا صادفنا كثيراً من هذا العشب في خليج عدن ، ومن ثم فقد كان من المعقول - مع وجود هذا التيار السطحي القوي الخارج من خليج عدن - أن نفترض أنه يأتي ببعض من ذلك العشب إلى الخارج . ومع ذلك فإننا لم نصادف أي أثر له .

وتابعنا سيرنا إثر ذلك نحو الشمال كي نبلغ موقع محطتنا التالية . وكنا الآن قد عدنا إلى الخليج ونرغب في تكرار تنفيذ قطاع المحطات الخمس التي سبق أن نفذناها عبر مدخل خليج عدن في رحلة خروجنا ، حتى نتمكن من تحديد التغيرات الفصلية التي تطرأ في تلك المنطقة . وجاوزت الساعة السابعة مساء قبل أن نتمكن من بدء العمل . غير أن هذا العمل الذي استغرق خمس ساعات في المرة الأولى لم يستغرق هذه المرة إلا ما يزيد قليلاً عن ساعتين ونصف الساعة ؛ وهو ما يشهد بفضل الخبرة في تمكين الإنسان من الاقتصاد في الوقت .

وبعد انتهاء عملنا تركنا السفينة تنجرف بنا مدة ساعات أربع قضاها كبير المهندسين في تنظيف مواسير مرجله ، ثم استأنفنا سيرنا في اتجاه الجنوب الغربي نحو صخرة « ظهر الفيل » على الساحل الشمالي للصومال الإيطالي كي ننفذ قدراً آخر من الأعمال البيولوجية في تلك

من كولومبو الى عدن ٢٥٩



الشكل ٣٣ - شكة حر أجاسيز وقد اثنت على قاع صخري ، ٢ مايو / أيار ١٩٣٤ (تصوير هـ سى . جيلسون).

المنطقة . وكنا لا نزال بعيدين عن الساحل الأفريقي عندما خرجت إلى سطح السفينة حوالي الساعة السابعة ، إلا أنه بحلول الساعة ٩,٣٠ كنا في موقع عمق المياه فيه ٤٠٠ قامة ، فأنزلنا شبكة جر أجاسيز (المحطة ١٧٦) . وبدأ أولاً وكان شبكة الجر قد علقت في عائق ما ، لأن السلك بعد أن كان مرفوعاً في المؤخرة تحول ممدوداً إلى الخارج نحو الجانب الأيمن في زاوية قائمة تقريباً بالنسبة للسفينة . غير أن السلك عاد تدريجياً بعد ذلك إلى المؤخرة ، وتبين وجود تيار قوي كان يدفع السفينة في عكس اتجاه الساحل . ومع تقدم عملية الجر كان الشد على السلك ضعيفاً نسبياً ، إذ كان مؤشر الدينامومتر يتراوح بين ٨٥٠ كجم وطن واحد ، كما كان مسبار الصدى يشير إلى أن القاع مسطح تماماً . وقد حصلنا على صيد مثير للاهتمام ، اشتمل على ٣٠ نموذجاً من خيار البحر . وتابعنا السير بعد ذلك حتى بلغنا ميهاً لا يزيد عمقها عن ٢٠٠ قامة ، حيث أنزلنا شبكة جر أجاسيز مرة أخرى (المحطة ١٧٧) . غير أننا أثناء إرخاء السلك هذه المرة انجرطنا إلى مياه أقل عمقاً ، أشار مسبار الصدى إلى أن عمقها ١٤٠ قامة في اللحظة التي كنا قد أرخيها عندها كمية من السلك تكفي لهذا العمق . وبمجرد عمل أنشودة للسلك في المؤخرة

بدأنا الجر ، غير أن الحظ لم يحالفنا ، لأن الشد لم يلبث أن بدأ يرتفع وينخفض على نحو ينذر بالخطر ، وأثابا من ٧٥٠ كجم إلى أكثر من طن ونصف تم منخضاً مرة أخرى فجأة إلى ٤٥٠ كجم . وبعد عشرين دقيقة علقت الشبكة تماماً في شيء ما وارتفع الشد إلى طنين تقريباً ، فأوقفنا السفينة وبدأنا في سحب الشبكة لإسترجاعها . وعندما رفعناها إلى سطح السفينة وجدنا أن أنشودة السلك على الهيكل قد انفصمت وأن الهيكل نفسه قد التوى فأصبح على شكل حرف U ، بينما اختفت تماماً ثلاثة من الأتصال الإضافية المثبتة إلى الهيكل بالإضافة إلى الثقل الموجود في ذيل الشبكة . ورغم ذلك كله فقد كانت هناك حصيلة صيد صغيرة في مؤخرة الشبكة ، تتألف في معظمها من قنافذ البحر ، ومن ثم فلم تذهب جهودنا هباءً بالكامل .

وبعد رفع بقايا شبكة الجر إلى السطح ثبتنا الكباش إلى السلك ونفذنا به سلسلة من الارتفاعات ، آخذين عينات من القاع عند أعماق ٥٠ و ١٥٠ و ٢٠٠ قامة . وفي أول محاولة لنا في عمق ١٥٠ قامة خرج الكباش بكتلة كبيرة من الصخر بين أسنانه ، فأنزلناه مرة ثانية . وكان القاع في المواضع الثلاثة جميعاً يتألف في معظمه من خليط من الرمل الأخضر والطين ، ويتميز بثرائه بالأحياء التي تألفت في معظمها من الديدان الهدبية والرخويات ذات الفروع النصلية .

وكان طريفاً أن نلاحظ كذلك أن المران والخبرة بعمل الكباش الثقيل قد أديا بالمثل إلى تخفيض الزمن اللازم للرفعة الواحدة . فعندما أنزلنا الكباش في عمق ١٠٠ قامة في هذا الجزء من المياه الأفريقية في يوم ١٢ أكتوبر / تشرين الأول استغرقت الرفعة منا ٤٠ دقيقة ، في حين أننا حين أنزلناه هذه المرة في عمق ١٥٠ قامة واسترجعناه إلى السطح لم تستغرق العملية من أولها إلى آخرها سوى ٩ دقائق .

وبعد إتمام عملنا في ذلك الموقع تابعنا السير نحو الشمال كي نبلغ القطاع الثالث من قطاعات محطاتنا عبر فم خليج عدن . وبلغنا الموقع المنشود في الساعة السابعة من صباح يوم ٣ مايو / أيار . وكان هناك نسيم نشط من الجنوب الشرقي ، كما كانت مباحث في مسارنا نحو الشمال تميل فجأة من حين لآخر عندما تصطدم بموجة على جانبها الأيسر . إلا أنه بمجرد توقفنا أصبحت الرياح كافية فقط لتخفيف الحرارة ولكنها لم تكن قوية بحيث تجعل العمل عسيراً . واستمر العمل على مايرام فأكملنا ملاحظتنا وأرصادنا الهيدروجرافية في حوالي ثلاث ساعات ، ثم تابعنا السير إلى موقع محطتنا الرابعة الذي بلغناه حوالي الساعة ٣،٣٠ بعد الظهر . ومن سوء الحظ أن مسبار الصدى كان قد اختل مرة أخرى ، وبدا هذه المرة أن الخلل خطير حقاً ، لأن الجهود المشتركة من جانب فاركوهارسون ولويد جونز لم تنجح في إعادته إلى العمل .

وقبل أن نصل إلى محطتنا بالفعل ، وبينما كان العمل جارياً ، رأينا عدة حيوانات استرعت انتباهنا . وأثناء سيرنا نحو الشمال من محطة إلى التي تليها ظل يتبعنا حوت كنا نتمكن من

رؤيته من وقت لآخر عندما يصعد إلى السطح كي ينفث الماء . وعندما رأيناه لأول مرة كان قريباً جداً من جانب السفينة ، فاندفعت إلى قمرتي كي أحضر آلة التصوير ، ولكنني قبل أن أعود إلى السطح كان قد ابتعد عن السفينة . وبعد ذلك ، بينا كنا نهي عملنا في المحطة ١٨٢ حوالي الساعة الخامسة والنصف مساءً ، سبح هذا الحوت بسرعة متجاوزاً السفينة على مسافة قريبة من جانباها الأيسر ، بحيث كان جيلسون يأخذ عينات مياه بقبينة مياه ناسن - بيترسن . وأكد جيلسون أنه رأى زوجاً من الزعانف الذيلية الأفقية خلف زعنفة طويلة رقيقة ترتفع من وسط الظهر ، وقدر طول الحيوان بما بين ١٥ و ٢٠ قدماً ، فضلاً عن أن لونه بدا على التحقيق بنياً . وإذا كان هذا الوصف صحيحاً ، فإن هذا الحيوان كان حوتاً بالتأكيد ، ولعله ينتمي إلى نفس النوع الذي رأيناه عند المحطة ١٣٢ في المنطقة المجاورة لجزر سيشل . وتتفق صفة الزعنفة الظهرية - الطويلة الرقيقة - مع وصف الحوت القاتل (*Orca gladiator*) . وقد سبق لي في إحدى المناسبات منذ سنوات عديدة أن رأيت من على ظهر السفينة « انفسيتيجاتور » أربعة حيتان بدا لي أنها من هذا النوع في خليج البنغال . وقد كنت حين ظهر الحيوان هذه المرة في داخل السفينة ، ولكنني هرعت على الفور إلى سطحها حاملاً آلة التصوير ، فرأيت الحيوان على بعد ١٥٠ ياردة تقريباً من جانب السفينة الأيمن ، وبدا لي أنه حيوان ضخم يسبح تحت السطح مباشرة ، ولكن له زعنفتان اثنتان ظاهرتان ، الأمامية منها منخفضة ومربعة الشكل تقريباً ، والخلفية على مسافة منها إلى الوراء وتتسم بأنها عالية رقيقة ترتفع بطول واضح فوق سطح الماء . وكان من الجلي أن هذا الحيوان ليس حوتاً ، كما أن طوله بدا - في حدود ما أمكنني التقدير - أكبر كثيراً من ٢٠ قدماً ، وفي ظني أنه كان يبلغ ٣٠ قدماً أو أكثر ، ورغم أنه كان بعيداً وكان الضوء أسوأ من أن يتيح لي تمييز لونه ، إلا أنني أميل إلى الاعتقاد بأنه كان على الأرجح نموذجاً من قرش الحوت الضخم رينودون تيبيكوس (*Rhineodon typicus*) .

وأتهينا عملنا في تلك المحطة حوالي الساعة ٦،٣٠ مساءً ، ثم تابعنا طريقنا شمالاً إلى موقع آخر محطاتنا عبر مدخل خليج عدن . وكان عملنا السابق في هذه المنطقة قد كشف عن وجود نتوء تحت البحر ، هو واحد من سلسلة من نتوءات مماثلة تمتد عبر خليج عدن من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي عبر هذا الجزء من الخليج . وكنت آمل في السير متعرجاً عبره حتى تزداد معرفتنا بتضاريسه ، غير أن فشل مسبار الصدى جعل ذلك مستحيلاً ، فمضينا قدماً إلى موقعنا التالي وبدأنا العمل عنده في الساعة السابعة من صباح يوم ٤ مايو/ أيار . وكان العمل تكررًا لما سبق تنفيذه في المحطة ٣٢ . ولما كنا قد حصلنا على عينة من القاع في المرة السابقة ، فإننا لم نكلف أنفسنا عناء أخذ عينة أخرى ، ومن ثم فقد أتهينا عملنا في ما يزيد قليلاً عن ساعة ونصف ، في حين أن العمل في المحطة السابقة في نفس الموقع كان قد استغرق منا خمس ساعات .

وكنا قد بلغنا الآن مرة أخرى المنطقة الغنية بالحياة السطحية . وبينما كان العمل

يسر قدماً، جنحت طافية بالقرب منا على السطح مستعمرة كبيرة من البيروزوما *Pyrosoma*، وقد بدا شكلها مشابهاً تماماً لشكل إطار داخلي لعجلة سيارة وقد أفرغ من الهواء، وعلى الفور أنزلنا القارب البحري وذهب واحد منا فيه كي يحاول الحصول على هذه العينة، ولكنها اختفت للأسف. وكان قد حدث في اليوم السابق أثناء سيرنا نحو الشمال أن رأى ماكينزي شيئاً يكاد يمكن القطع بأنه نموذج آخر من نفس الحيوان، لأنه وصفه بأنه يشبه إطاراً داخلياً أحر لعجلة سيارة.

وبمجرد انتهاء العمل في المحطة ١٨٣ واصلنا الإبحار كي نبلغ منطقة عمق مياهها ٨٠٠ قامة حتى ننفذ فيها عملية جر بالشبكة. وجربنا في هذه المرة أن نثبت شريطاً من الشبك بين القضيبين العريضين لشبكة أجاسيز لكي يؤدي دور شبكة أمامية ويمنع أي حيوان - ولا سيما الحيوانات السريعة السباحة كالسمك، من أن تفلت من الشبكة بالسباحة إلى أعلى. ومن سوء الحظ أننا لم تتمكن من تيين أي مؤشر على العمق من مسبار الصدى. إلا أننا بمجرد وصولنا إلى ما يقارب العمق المنشود - حسبنا تشير خريطة الأميرالية - أنزلنا أنبوبة درايفر التي كنا قد عدّلناها بإزالة جهاز الصمام من قاعها بحيث أصبحت تعمل على نسق أنبوبة بيجلو؛ وأرخينا لهذه الأنبوبة المعدلة ٢٥٦٠ متراً من السلك دون أن تبدر أي إشارة على بلوغها القاع. ولما كان هذا الطول زائداً زيادة جلية، فقد توقعنا أن يكون الجزء الأسفل من السلك قد بلغ القاع، وأن يكون على الأرجح قد التفت حول الأنبوبة. وعلى ذلك فقد بدأنا نسحب السلك بحرص، ولاحظنا أنه عندما كان هناك ١٣٠٠ متر تقريباً من السلك لا تزال في الماء بدأت تظهر على السلك الذي نسحبه آثار واضحة للطين، مما يشير إلى أن بقيته لا بد وأن تكون قد التفتت في حلقات على القاع. غير أن السلك استمر في الصعود بانتظام، ثم ارتفعت أخيراً أنبوبة القاع وبها عينة قصيرة من الطين الأخضر. وبدا محتملاً من ذلك أن يكون القاع على عمق ١٢٧٠ متراً تقريباً، وقد افترضنا أن هذا العمق صحيح، وأنزلنا على أساسه شبكة أجاسيز وجربناها مدة ساعتين (المحطة ١٨٤). وسار كل شيء على ما يرام، غير أننا عندما رفعنا الشبكة بعد انتهاء عملية الجر لم نجد بها سوى حصيلة صيد صغيرة، رغم أن الشبكة كانت تصطاد طوال الوقت. وتتفت قلة الأحياء هذه تماماً مع المؤشرات العامة التي حصلنا عليها من عملنا في هذه المنطقة في المرة السابقة، والتي يستفاد منها أنه كلما اتجه الإنسان شرقاً على طول ساحل شبه الجزيرة العربية كلما تناقص وجود الأحياء حتى ينتهي ذلك بالمنطقة التي نتعدم فيها الحياة تماماً في جوار رأس الحد. وتميزت حصيلة صيدنا بوجود عدد من شظايا المرجان الميت، مثل كاريوفيليا *Caryophyllia* ولسوفوهيليا *Lophophelia* وما شابهها من الأشكال ذات الفروع. واشتملت الحصيلة بالإضافة إلى ذلك على عدد قليل من حيوانات المرجان الوحيدة، ولكن كل عينة منها كانت ميتة ومتأكلة. أما فيما يتعلق بالأنواع الحية، فقد تألف الجانب الأكبر من حصيلة الصيد من حوالي ٣٠ نموذجاً من خيار البحر السميك الجلد. وفور استرجاع شبكة الجر على سطح السفينة أنزلنا أنبوبة القاع، وحصلنا هذه المرة على مؤشر واضح على أن العمق يبلغ ١٢٧٠

متراً ، أي أننا كنا نعمل في مياه عمقها أقل مما كنت أنشده بمقدار ١٠٠ قامة تقريباً . إلا أنه يستحيل اختيار عمق محدد بعينه لتنفيذ عملية جر دون الاستعانة بمسبار الصدى .

وفور انتهاء العمل واصلنا السير نحو الغرب ، وأوقفنا السفينة في باكورة الصباح التالي لتنفيذ عملية جر أخرى ، وعند ظهور الضوء كان فاركوهارسون قد حدد موقعنا على الخريطة ، واستند إليها في إعطائنا تقديراً لعمق المياه يبلغ ١٩٧٢ متراً تقريباً . وأسفرت عملية السبر التي نفذناها بعد دقائق قليلة عن إعطائنا عمقاً قدره ٢٠٠ متراً تماماً ، فوق قاع من الطين الأخضر . عندئذ أنزلنا شبكة جر أجاسيز (المحطة ١٨٥) وجرناها مدة ساعة ونصف ساعة . وكانت حصيلة الصيد هذه المرة جيدة بدرجة واضحة ، ولكنها تتميز بانعدام له مغزاه في الأحياء ذات الحركة الحرة ، مثل السمك والجمبري ، مما أثار الشك في أن يكون شريط الشبك الأمامي بين العارضتين قاصراً عن أداء مهمته التي نشدناها منه كوسيلة لمنع هذه الحيوانات من الهرب من الشبكة ، وأن يكون قد أخذ يعمل بدلاً من ذلك كوسيلة إنذار ويتيح للأسماك والجمبري وقتاً كافياً للهروب أن تقتنصها الشبكة نفسها . وقد عادت إلينا الشبكة مفعمة بالطين إلى درجة اضطررنا إلى تركها معلقة إلى جانب السفينة بعض الوقت حتى يتصفى منها بعض الطين قبل أن تتمكن من سحبها إلى السطح . وقد كانت حصيلة الصيد دون شك أكثر خصوبة من الرفعة التي قمنا بها في اليوم السابق . وبدا أن هذا يؤيد وجهة النظر القائلة بتزايد الأحياء تدريجياً كلما اتجه الإنسان غرباً صاعداً في الخليج .

وبعد إتمام العمل في هذه المحطة واصلنا السير حوالي ساعة خارجين إلى المياه الأعمق ، وأنزلنا مجموعة من شبك المياه المتوسطة ، كانت الدنيا منها على عمق ١٠٠٠ متر تقريباً (المحطة ١٨٦) . وهنا أيضاً كانت النتيجة حصيلة صيد طيبة من جميع الأعماق . وكان مما يلفت النظر أننا حصلنا مرة أخرى على عدد من ميدوزا المياه العميقة من جنس بيريفيلا *Periphylla* وأتولا *Atolla* ، وهو ما لم نكن قد رأيناها لفترة طويلة . والواقع أن المناسبات السابقة التي حصلنا فيها على جنسى الميدوزا هذين بأية كمية كانت أيضاً في خليج عدن خلال شهر أكتوبر .

وصادفتنا مرة أخرى عدة مستعمرات كبيرة من البيروزوما *Pyrosoma* القرمزية . وأثناء قيامنا بتنفيذ عملية الجر على القاع طفت بالقرب منا عينة كبيرة منها ، قدرت أننا والضابط الثوبتجي أن طولها حوالي خمسة أقدام وعرضها حوالي تسع بوصات ، ورأينا عينة أخرى حوالي الساعة الرابعة من بعد ظهر نفس اليوم ، ثم عينة ثالثة في باكورة الصباح التالي ، فبدا من ذلك أنه يوجد منها عدد لا بأس به في تلك المنطقة . وذكر الدكتور فوزي أنه يحتمل أن يكون ما رآه ذات ليلة أثناء عملنا أمام ساحل شبه الجزيرة العربية في أكتوبر أو أوائل نوفمبر هو مستعمرات بيروزوما ذات حجم مقارب لهذا ، إذ كان ما شاهده آنئذ هو أشياء طويلة مضئية طولها حوالي ثلاثة أقدام كانت تطفو مارة بالسفينة على عمق قليل تحت سطح الماء عندما كنا راسين أو جانحين . ومن ناحية أخرى ، فإن من الجائز أن ما رآه الدكتور فوزي كان سلاسل طويلة من

أسماك السالب التي كانت منتشرة جداً في ذلك الوقت .

ونظراً لأن الكيميائيين كانا يريدان إجراء سلسلة من الملاحظات على درجة حرارة الماء وخصائصه الكيميائية في موضع يقع في منتصف المسافة بين قطاعي عطنتنا عبر الخليج ، فقد خرجنا بالسفينة إلى وسط القناة ، حيث قاما في الساعة العاشرة تقريباً من مساء ذلك اليوم بتنفيذ محطة هيدروجرافية (١٨٧) في مياه عمقها ١٦٥٠ متراً تقريباً فوق قاع من الطين الأخضر . وبعد ذلك عدنا أدرجنا نحو الساحل العربي ، وفي الساعة ١,٣٠ من يوم ٦ مايو / أيار كنا قد بلغنا موضعاً محدداً لتنفيذ عملية جر أخرى بشبكة أجاسيز . وكان عمق الماء - حسبما أسفر عنه السبر - حوالي ٣٠٠ قامة ، والقاع من الطين الأخضر أيضاً ، حيث حصلنا منه على عينة جيدة ، ثم أنزلنا شبكة جر أجاسيز (المحطة ١٨٨) . وفي بداية عملية الجر بدا لي أن السرعة التي نسير بها أكثر من اللازم ، فطلبت من الربان تخفيضها بمقدار ٥ لفات ، ولكن يبدو أن طلبي فهم خطأ على أنه يستهدف زيادة السرعة بمقدار ٥ لفات . وعندما رفعنا الشبكة بعد ساعة بدا واضحاً أنها لم تبلغ القاع على الإطلاق ، فأعدنا إنزالها . ولكي نستوثق هذه المرة من بلوغها القاع ، أخرجت كمية زائدة من السلك ، وتحكمنا في سرعة سير السفينة بمتى الحرص . وعندما بدأنا السحب لاسترجاع الشبكة كان هناك شد كبير على السلك وقد أدى هذا - بالإضافة إلى قدر من الإهمال من جانب بعض البحارة - إلى انحصار أصابع رجل من أفضل رجالنا انحصاراً أليماً عندما نرك سلك الرفع ليتجه إلى المؤخرة . ومن حسن الحظ أن عظام الأصابع لم تصب بأي كسر . وعندما رفعنا الشبكة وجدنا فيها ثقباً كبيراً ، عزوته إلى أن الشبكة امتلات بكمية ضخمة من طين القاع أدت إلى ازدياد الشد على الشبكة القديمة عما يمكنها احتماله ، فنتج عن ذلك انفتاح بعض عيونها . وكان طرف الشبكة الأسفل لا يزال مليئاً بالطين ، فقمنا بغربلته بدقة ، ولكننا لم نجد إلا النزر اليسير من الأحياء ، وهي نتيجة تختلف تماماً عما توصلنا إليه في عمليتي الجر السابقتين .

انجھنا بعد ذلك نحو الساحل إلى مياه عمقها ٥٠ قامة فقط ، وأنزلنا الكباش (المحطة ١٨٩) ، فعاد بعينه جيدة من الرمل الأخضر تختلط بقليل من الطين ، واكتشفنا لدهشتنا أن هناك رائحة خفيفة ولكنها واضحة لغاز الهيدروجين المكثرت . ولم نكن ننتظر أن نجد هذا الغاز في هذا المكان البعيد الى الغرب . وبعد ذلك أنزلنا الكباش مرات أخرى في أعماق ١٠٠ و ٢٠٠ قامة ، وحصلنا في كل مرة على عينة من القاع ، ولكن هذه العينات كلها كانت خالية من أي أثر للغاز . ومن المحتمل أن يكون تركيز الغاز في هذه المنطقة أقوى في فصل معين من السنة منه في فصل آخر ؛ فإذا كان الأمر كذلك ، فإنه قد يفسر الفقر الشديد في الأحياء التي حصلنا عليها من عملية الجر السابقة بشبكة أجاسيز في عمق ٣٠٠ قامة .

ومن عمق المائة قامة حصلنا في الكباش على ما لا يقل عن ١٤ نموذجاً من نوع من جمبري الجراد ، سكيولا انفستيجاتوريس ، *Squilla investigatoris* ، وقد سبق أن حصلت على هذا

النوع بالذات في هذه المنطقة قبل عدة سنوات السفينة « انفسيتجانور » . والقصة التي تحكي عن ذلك هي أنه كان هناك حوالي ٥٠٠ نموذج صيدت في عملية جر واحدة ، ولذا فقد اعتقد الطبيب / أخصائي التاريخ الطبيعي في السفينة أن هذا النوع لا بد وأن يكون شائعاً ، فأرسل ٤٨٠ نموذجاً منه إلى مطبخ السفينة حيث تم تحويلها إلى كاري جمبري استمتع به ضباط السفينة كثيراً . واحتفظ الأخصائي بالعشرين نموذجاً الباقية ، ولكنه حين عاد إلى المتحف الهندي في كلكتا في نهاية موسم البحث اكتشف أن هذه النماذج تمثل نوعاً حياً جديداً لم يسبق لأحد أن رآه من قبل . وقدر المختصون بالتقريب أن قيمة كل نموذج - باعتباره من وجهة النظر العلمية نمطاً مشتركاً - تساوي جنيهه استرليني تقريباً ، مما جعل القيمة الكلية لكاري الجمبري الذي التهمه ضباط السفينة تبلغ ٤٨٠ جنيهه إسترليني !

وبعد إتمام رفعنا بالكباش تابعنا الإبحار غرباً كي نعيد تنفيذ عملية جر سبق أن أجريناها على هذا الساحل في شهر أكتوبر / تشرين الأول عند المحطة ٣٤ وكانت نتائجها جيدة جداً . وكان من الضروري في نفس وقت إصلاح الشبكة . ولما كان البحار الذي يقوم عادة بهذا العمل هو الذي أصيبت أصابعه فلم يعد يستطيع ذلك ، فقد أصبحت هذه العملية من نصيب ماكان الذي اشغل نتيجة لذلك إلى أبعد حد . إلا أن كل شيء تم في الوقت المناسب ، فأوقفنا السفينة في الساعة السابعة والنصف من صباح يوم ٧ مايو / أيار كي ننفذ محطة أخرى (١٩٣) .

وكان هناك نسيم خفيف يهب من الجنوب الشرقي ، ولكنه كان كافياً بالكاد لتحريك مقياس الرياح ، وكان البحر هادئاً ومستوياً تماماً . ولما كانت هذه المحطة مكررة ، فقد حاولنا أن نكرر إلى أبعد حد ممكن ظروف عملية الجر السابقة فيها كي نرى ما إذا كنا نستطيع اكتشاف أي دليل على حدوث تغيرات موسمية في الأحياء . ولم تكن حصيلة الصيد في جودة حصيلة المرة السابقة ، وبدا أن الكثير من مكوناتها مختلف عن نظائره في المرة السابقة أيضاً . غير أن هذا قد يكون راجعاً إلى اختلاف طفيف في موقعنا الفعلي . وقد سجل ألكوك «Alcock» من قبل كيف أن السفينة « انفسيتجانور » حاولت أن تكرر عملية جر أسفرت عن أعداد ضخمة من إسفنجات عشب الطيور هبالونيا (*Hyalonema*) في المرة الأولى ، ولكن المحاولة الثانية لم تنجح في الحصول على إسفنجة واحدة . وقد تعرضت لخرة ماثلة على ساحل بورما عندما حاولت تكرار عملية جر في موضع كان على مرأى البصر من اليابسة وكانت لدينا كل التسهيلات التي تتيح تحديد موقعنا تحديداً قاطعاً . وكان هدفي هو أن أحاول الحصول على نموذج ثان من نجمة بحر هشة (*ophuroid*) بدیعة ذات أذرع متفرعة ، من نوع تريشاستر فيلا جيلفر *Trichaster flagellifer* طبقاً لماتنس ، «v. Mattens» ومن نوع تي . إيليجانز *T. elegans* طبقاً للودفيج «Ludwig» ، حيث كان قد أمكن الحصول على نموذج واحد منها في موسم المسح السابق ، ولم يكن قد سبق تسجيل وجودها خارج المحيط الهادي ، باستثناء هذا النموذج . ولكننا في تلك المرة الثانية لم نحصل ولا على نموذج واحد من *Trichaster flagellifer* ، وإن كنا قد صدنا ٢٢ نموذجاً أخرى من نوع آخر من نفس الجنس *T. acanthifer* دوديرلاين «Doderlein» ، لم يكن قد سبق وصفه

أبدأ حتى ذلك الحين . ونظراً لأن هذه النتائج السابقة كانت ماثلة في ذهني ، فإنني لم أندش كثيراً عندما وجدت نتائج العمليتين غير متفقة مع بعضها البعض إلى درجة مرضية .

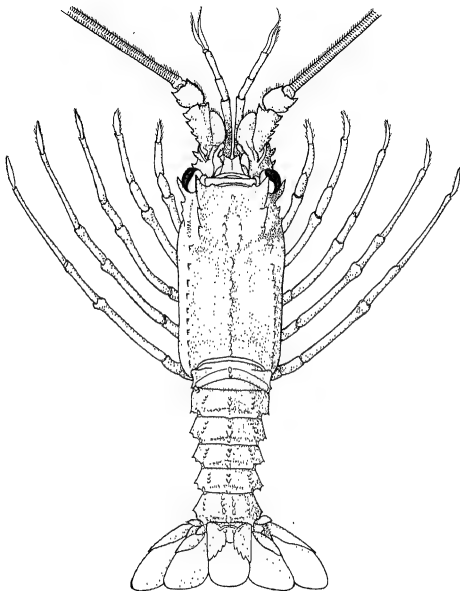
و بمجرد استرجاع شبكة الجر انهمك البيولوجيون في إخلاء سطح السفينة استعداداً لعملية جر أخرى كنا سننفذها في عمق ١٠٠ - ١٥٠ قامة تقريباً . وأثناء سيرنا في اتجاه الساحل جاء نحونا أكبر سرب من الدرافيل رأيته في حياتي ، سباحاً يتوالب فوق الماء . هنالك اندفعت إلى قمري و عدت بآلة التصوير السينمائي في وقت مناسب أتاح لي الحصول على صورة جيدة لهذا السرب ، الذي كان طول كل من أفرادها يتراوح بين ٥ و ٦ أقدام ، مع تميزها باللون البني .

ولدى بلوغ موقع محطتنا حيث عمق المياه ١٢٠ قامة أنزلنا شبكة جر أجاسيز لآخر مرة (المحطة ١٩٤) ، إذ كان مقررأ أن نتجه بمجرد مغادرتنا عدن في آخر رحلة لنا أن نعمل ثانية في الطرف الجنوبي للبحر الأحمر وحوله ، وكانت خبرتنا السابقة قد أثبتت أن المعدات الوحيدة التي يمكن الانتفاع بها في تلك المنطقة هي الجرافة المثلثة مقاس ٤ أقدام .

وأثناء اقترابنا من موقع المحطة اخترقنا كتلة مائية مختلفة تماماً . فقد كان الماء على طول ذلك الساحل حتى تلك اللحظة أخضر اللون وغنياً بالبلانكتون إلى حد بعيد ، وكان التيار المتجه نحو الغرب يحمل عدداً من الأحياء من ساحل شبه الجزيرة العربية إلى داخل خليج عدن . أما الآن فقد بدت التيارات متجهة إلى الشرق في الخليج وكان الاتجاه العام لها متفقاً مع المعالم المبنية في خرائط الأميرالية لشهر يونيو ، رغم أننا كنا لا نزال في أوائل مايو . وكان الماء أزرق اللون صافياً ، ورغم أني خصصت قدراً لا يستهان به من الوقت لفحص سطح الماء أثناء تنفيذ عملية الجر ، فإنني فشلت في اكتشاف أي حيوان . وكانت نفس هذه الندرة في الأحياء أو انعدامها ملحوظة في عشب السرجاسو ، الذي لم نكن نرى منه شيئاً في هذا الوقت من السنة ، مع أنه كانت توجد كميات كبيرة منه في شهري سبتمبر / أيلول وأكتوبر / تشرين الأول .

ونظراً لعدم وجود سبب للاستعجال في هذه المناسبة ، فقد تركت شبكة الجر على القاع مدة ساعتين على أمل الحصول على صيد جيد ، وهو ما تحقق بالفعل ، لأن الشبكة عند رفعها كان ثلثها تمتلئ بالأحياء مع خلوها من كتلة الطين المألوفة . وكان العنصر الرئيسي في حصيلة الصيد مجموعة ضخمة - ما بين ٤٥٠ و ٥٠٠ نموذج - من حيوان رملي هو لاجانوم دبيريوسوم *Laganum depressum* أو نوع مشابه . وكانت هذه النماذج كلها ذات لون أخضر غير صاف ، وأثناء إخراجنا لها من سائر الحصيلة كان ذلك اللون ينفذ على أصابعنا حتى أصبحت مغطاة ببقع داكنة . وكان العنصر الغزير التالي في حصيلة الصيد هو نوع من القشريات بويرولوس انجولانوس *Puerulus angulatus* ، الذي وجدنا منه ١٥٠ نموذجاً . ولما كان هذا النوع معروفاً جيداً ، فقد تشجعت على كسر القاعدة المتبعة وأرسلت ٧٠ منها إلى مطبخ السفينة . واشتملت الحصيلة أيضاً على أعداد من الأسماك من أنواع كثيرة ، وعلى عديد من النجميات وغيرها من اللافقاريات .

من كولومبوالى عدن ٢٦٧



الشكل ٣٤ - بويرولوس سيويلي *Puerulus sewelli* ، وهو نوع لم يسبق وصفه من القشريات صيد في المحطتين ٢٤ و ١٩٤ في خليج عدن (مأخوذ عن التقارير العلمية لبعثة جون مري ، المجلد ٥ (٥) ، شكل (٤)) .

وقد كانت تلك الحصىلة بلا شك هي حصىلة الموسم وختافاً طيباً لعمليات الجمر التي نفذناها بشبكة أجاسيز .

وبعد إتمام عملية الجر تابعنا السير نحو عدن كي نبليغ في الصباح التالي موقعاً يتيح لنا تكرار العمل الذي سبق أن قمنا به في المحطة ٣٦ في شهر أكتوبر / تشرين الأول . وسرعان ما انشغل اخصائيو الكيمياء ، فأخذ طومسون وجيلسون ينزلان مجموعات من قنيتات مياه ابكمان على جانب السفينة الآمين ، بينما أخذ محمد يجري ملاحظات وأرصداً بقنينة نانس - بيترسن على الجانب الأيسر . ولما كان مقرراً أن نبليغ الميناء في وقت لاحق من اليوم ، فقد انشغل بحارة السطح إلى أبعد حد بتنظيف السفينة وإعادة دهانها ، بينما راح بعض الرجال يعملون إلى جانبها في الزورق وهم يحكون جانب السفينة الخارجي وينظفونه .

وكان من السهل على كل من طومسون وجيلسون أن يقف على جانب السفينة ويشبك مراسلاً على السلك الهيدروجرافي ، لأنها كانا طويلي القامة (أكثر من ٦ أقدام) ، ولكن محمد كان أقصر منها كثيراً (٥ أقدام و ٤ بوصات) ، ولذا فقد كان يضطر إلى مد قامته وراء سور السفينة إلى أقصى حد ممكن كي يبلغ السلك . وكان قد أنزل القنينة وأخذ يشبك لكي يشبك وراءها الرسائل ويغلقها ، وإذا بقدميه تنزلقان من تحته فيقع برأسه من جانب السفينة في المياه التي يبلغ عمقها ٢٠٠ قامة تقريباً ، وكان محمد لسوء الحظ هو الوحيد الذي لا يعرف السباحة في طاقم السفينة بأكملها - على ما أعتقد . إلا أنه سقط في الماء على مسافة قدم واحدة أو نحو ذلك من القارب الصغير الذي كان به رجلان يعملان ، فأسرعا بإخراجه وإعادته إلى السفينة سالماً ، إلا من الصدمة . غير أنه كان من حسن الحظ أيضاً أن سقطته لم تكن على بعد قدمين آخرين ، وإلا لكان قد سقط في القارب وأصابه الأذى .

وبعد إتمام العمل في المحطة تابعنا سيرنا حتى دخلنا ميناء عدن حوالي الساعة الثالثة والنصف بعد الظهر .

وكانت صحة الكابتن ماكينزي مستمرة في التدهور منذ بعض الوقت . وفي اليوم السابق على اليوم المقرر لوصولنا إلى الميناء أصابته حمى شديدة . ولذا فإنه بمجرد الانتهاء من إجراءات الميناء الرسمية ، اصططحبه الدكتور فوزي إلى البر حيث أدخله المستشفى الأوروبي العام تحت رعاية الكولونيل فيسون من الهيئة الطبية للهند . وقد تكرم الكولونيل فيسون وطلب مني أن أمكث مع الكابتن ماكينزي . ولما كان كبير المهندسين يعتمر إطفاء مرجل السفينة وفحصه لارتبابه في وجود تسرب منه ، وهو ما يعني انعدام الأنوار والمراوح على سطح السفينة ، فقد أسعدني أن أقبل هذا الاقتراح وأقضي ليلتين في نفس الكوخ الذي كنت أشغله حينما كنت ضابطاً صحياً لميناء عدن مدة بضعة أشهر في عام ١٩١٥ .

وفي مساء اليوم السابق على اليوم المقرر لإبحارتنا وقعت لنا أول حادثة خطيرة في الرحلة كلها . فقد كنا منشغلين بنقل عدد من الصناديق المحتوية على جانب من مجموعتنا تمهيداً لشحنها إلى إنجلترا ، وعلى بعض المعدات التي أعييرت للبعثة تمهيداً لإعادتها إلى أصحابها في الهند ،

من كولومبوالى عدن ٢٦٩

وإذا بنجار السفينة ، عبد الغني - الذي كان يعاون في رفع صندوق ثقيل - ينزلق فيقع الصندوق على قدمه . وقد تم نقله إلى المستشفى على الفور وفحصه بالأشعة ، فتبين كسر ثلاثة عظام في قدمه . وبعد أن وضعت قدمه في جبيرة ولفّت بالضمادات ، أمكننا أن نسطحبه معنا عند خروج السفينة . ويسعدني أن أقول أن عظام قدمه التأمّت تماماً وأنه شفي من إصابته شفاءً كاملاً .



الشكل ٣٥ - خريطة خط سير الرحلة: الجولة ١٠ / البحر الأحمر، من عدن إلى السويس، مبيناً عليها أرقام المحطات.
من ١٣ إلى ٢٥ مايو / أيار ١٩٣٤.

الفصل الحادي عشر

من عدن إلى الإسكندرية

من ١٣ إلى ٢٥ مايو / أيار ١٩٣٤

كان مقرراً أن نغادر ميناء عدن يوم ١٤ مايو / أيار. وقبل إبحارنا بساعة أو اثنتين لحق ماكينزي بالسفينة وقد تحسنت صحته وزالته الحمى تماماً ، فانتعش لدينا الأمل في أن المرض لن يعاوده . ولدى مغادرتنا الميناء أبحرنا في اتجاه الجنوب كي ننفذ قطاعاً من المحطات الهيدروجرافية عبر رأس خليج عدن فنكرر بذلك ملاحظتنا وأرصادنا التي أجريناها في شهر أكتوبر / تشرين الأول السابق حتى نتبين التغيرات الموسمية التي تحدث في هذه المنطقة . وكان القطاع يشمل ثلاث محطات ، نفذت أولاهما في الساعة ٤, ١٥ ، بعد الظهر ، في حين نفذت المحطتان الأخريان في ساعة متأخرة من تلك الليلة وفي باكورة الصباح التالي ، حيث تم بذلك قطاعنا الممتد بين عدن وبربرة على الساحل الأفريقي . وقد انتهى العمل في هذه المحطة الأخيرة (١٩٩) حوالي الساعة السابعة من صباح يوم ١٤ ، ثم التحمنا نحو الغرب كي نبلغ موقع محطتنا التالية ، وهي أقصى محطة إلى الجنوب في القطاع الذي كنا قد نفذناه من قبل عبر المدخل الجنوبي لمضيق باب المندب .

وبلغنا موقعنا حوالي الساعة ٦,٣٠ مساءً وبدأنا العمل على الفور . ولكننا ما أن جمعنا بعض النماذج القليلة وأخذنا عدة قراءات لدرجات الحرارة في المستويات العليا من الماء حتى اضطررنا إلى إيقاف العمل مؤقتاً ، لأن الكابتن ماكينزي عاودته حمى شديدة مصحوبة بتسارع كبير في النبض فأصبح في حالة هذيان ؛ ولم تعد حالته الصحية تتحمل الذبذبات والضجيج الصادرين عن الونشيين ، حيث كان أحدهما يقوم على السطح الأوسط خارج قمرة القبطان مباشرة بينما كان الآخر يقوم على الجزء الأمامي من جسر القيادة السفلي فوق نفس القمرة . وظللنا طوال ليلة ١٤ مايو / أيار نطفو منجرفين آمليين أن تتحسن صحة الكابتن ماكينزي في الصباح بما يكفي لتمكيننا من استئناف عملنا . وأثناء ذلك جاءت سفينة مارة تسألنا عما إذا كنا في حاجة إلى مساعدة ، ثم واصلت طريقها بعد أن أكدنا لها أننا بخير .

وخلال يوم ١٤ مايو / أيار كان هناك نسيم بارد يهب من الشرق بقوة ٣ - ٤ على مقياس

بوفورت ، ثم سكن ذلك النسيم وأصبح البحر في اليوم التالي هادئاً تماماً . ومن حسن الحظ أن حالة ماكينزي تحسنت ، فتمكنا من مواصلة عملنا . وفي أول محطة لنا عند الطرف الجنوبي للقطاع الممتد عبر الخليج كانت مياه البحر تتسبب بلون غريب غير محبب إلى النفس ، هو نوع من الأخضر الضارب إلى البني الذي يبدو عكراً . وقد جمعنا عينة منها وفحصناها بأن فصلنا محتوياتها بالطرد المركزي ، حتى نتبين النباتات أو الحيوانات التي تسبب هذا اللون غير العادي . ولكن نتيجة الفحص كانت هزيلة ، وبدا أن الماء - الذي كان يأتي على الأرجح خارجاً من خليج تاجورة - يستمد صفته تلك من سبب خاص محلي تماماً . وكانت درجة شفافية الماء بالغة الانخفاض للأسف ، فلم يمكن إجراء أية ملاحظات بقرص سيكي . إلا أنه لدى إنزال قنينات ايكمان في الماء لم تكن رؤيتها ممكنة إلا إلى عمق لا يتجاوز خمسة أمتار تحت السطح ، في حين أمكن بالكاد تمييز سمكة قرش كانت تسبح تحت السطح ببضعة أقدام قليلة . وفي وقت لاحق من النهار ، عندما أبحرنا خارجين إلى وسط الخليج لتنفيذ أعمال المحطة الوسطى من المحطات الثلاث ، خرجنا من هذه المياه العكرة إلى مياه ذات لون أزرق مخضر صاف ، كان مستوى الشفافية فيها بكثير مما كان عليه أثناء رحلة خروجنا السابقة . ففي تلك المناسبة كانت شفافية الماء لا تزيد عن ٨,٥ متراً في منتصف القناة وعن ٣,٥ متراً على جانب جزيرة بريم ؛ أما الآن فقد بلغت ٣٥,٥ متراً في وسط القناة و٢٦ متراً أمام بريم . وكان عشب السرجاسو لا يزال منعديماً ، وإن كان أحد الكيميائيين قد قرر أنه رأى كتلة صغيرة منه في اليوم السابق . وفي مساء يوم ١٥ مايو / أيار نجحنا في الحصول على مستعمرة صغيرة طافية من ذلك العشب وجدنا عليها سرطاناً سابحاً صغيراً ، كما كان يلتحق بنفس المستعمرة عدد من الأسماك الصغيرة ، ولكننا لم نتمكن من اقتناصها .

وقد أدت حالة ماكينزي الصحية إلى استحالة قيامنا بأي عمل أثناء الليل . لأن تشغيل الأوناش كان يجرمه من النوم . وبناء على ذلك فإننا لم نتمكن من تنفيذ العدد الذي كنت آمل إنجازه من المحطات ، ولكننا تمكنا من تنفيذ عدد إضافي من تلك المحطات أثناء النهار ، فنقلنا ثلاث محطات هيدروجرافية يوم ١٥ ، وما لا يقل عن ثلاث محطات هيدروجرافية وأربع رفعات بالكباش يوم ١٦ ، كما قمنا يوم ١٧ بتنفيذ محطة هيدروجرافية ورفعتين بالجرافة المثلثة مقاس ٤ أقدام . وأكد عملنا في هذه المحطات ملاحظتنا السابقة عن الندرة الملحوظة للأحياء في المياه الأكثر عمقاً الواقعة في الطرف الجنوبي للبحر الأحمر . وفي إحدى المحطات حصلنا مرة ثانية على نفس نوع الأحياء الذي وجدناه من قبل ، وهو مستعمرة صغيرة من المائيات وعدد من أنابيب ديدان الأصداف الحلزونية . إلا أننا بعد أن عالجنا هذه الأخيرة بمخدر لمدة تزيد عن ساعة لم نشهد أي أثر لوجود أحياء في الأصداف . أما في المياه الأقل عمقاً فقد حصلنا على نفس الصخور الجيرية التلاصقية أو التجمعية ، التي ظهر من بعض نماذجها بوضوح أنها تتكون في نفس مواقع وجودها ، إذ كانت تنغرس في تلك الصخور شظايا من المرجان الميت .

وفي محطتنا الأخيرة (٢٠٩) في يوم ١٧ مايو / أيار مرت بنا لحظات مثيرة . فقد أوقفنا السفينة بعد الساعة الثانية عشر ظهراً ببضع دقائق وأنزلنا الجرافة مقاس ٤ أقدام إلى القاع ، حيث كان العمق وفقاً لما سجله مسبار الصدى يبلغ ٢٠٠ قامة . وفي الساعة ١٢,٣٠ كنا قد أرخينا قدراً كافياً من السلك ، ثم رفعنا عجلة القياس « البكارة » وركبنا المشايك والدينامومتر ، وحاولنا بعد ذلك عمل أنشطة لتوجيه السلك إلى المؤخرة ، ولكن تياراً قوياً دفع السفينة بعيداً عن السلك حتى امتد سلك الأنشطة إلى أقصاه . وحاولنا عندئذ أن نناور بالسفينة في اتجاه السلك ، ولكن الشد على سلك الجر ارتفع باطراد حتى زاد عن ٣ طن ، وبدا من محاولاتنا للمناورة بالسفينة أن الجرافة المغمورة عند طرف السلك قد ثبتت تماماً . وكان السلك يمتد عندئذ بزاوية قائمة تقريبا بالنسبة للسفينة على جانبيها الأيسر ويتعرض لشد كبير . هنالك بدأنا نسحب السلك ، فإخذ يصعد ببطء عبر السور حتى أصبح متبقياً منه حوالي ٤٠٠ متراً . وعند هذه النقطة انخفض الشد فجأة وبدأت الشبكة في الصعود . وعندما بلغت سطح الماء وجدناها مليئة حتى تلتئها تقريبا بطين بني خضر بكمية لا يقل وزنها عن ٢ طن ، فرفعنا الشبكة إلى السطح ونخلنا محتوياتها ، فلم نجد فيها من الأحياء سوى النزر اليسير ، باستثناء عدد قليل جدا من وحدات المرجان الحي وقليل من الديدان الهدبية . وكان يختلط بالطين كثير من البقايا الحيوانية ، مثل أصداف الرخويات الجناحية الأقدام أو أصداف الرخويات ذات الصفائح ، وبعض وحدات المرجان الصغيرة الميتة وفعارات فنافذ البحر . وكان يوجد إلى جانب ذلك أعداد من كتل الصخر الجيري بدا أنها تنتمي إلى نوعين رئيسيين : أولها الكتل المفلطحة التي كان سطحها مليئاً بالثقوب والتقر كقرص عمل النحل وتعلوه أصداف خالية للديدان الحلزونية لا بد وأنها جاءت من سطح الطين ، والنوع الثاني يتألف من كتل مستديرة أو زوائية من الصخر بدا أنها أفصح لونا وأرق سبيجا ، ولا تبدو فيها أي علامة تشير إلى أنها كانت على سطح الطين ، مما يرجح أنها تكونت تحت ذلك السطح . وفي ظني أنه لا يكاد يوجد شك في أن هناك نوعاً كثيراً من الحياة الحيوانية عند تلك المياه العميقة عند الطرف الجنوبي للبحر الأحمر ، وأن هذا النوع غير مؤات للحياة الحيوانية .

وشهد منتصف ليل ١٧ مايو / أيار آخر ملاحظتنا وأرصادنا ، واختتمت بذلك أعمال بعثة جون مري . وقد كان ذلك مدعاة لاسفي أنا على الأقل ، إذ كان هناك عديد متنوع من المسكلات والغصايب التي برزت أثناء جولتنا المتعددة والتي نحتاج إلى مزيد من الاستقصاء قبل أن نتمكن نقدم إجابات نهائية عنها .

وطوال الأيام الثلاثة التالية تابعنا سيرنا باطراد إلى الشمال نحو بور توفيق ، بينما كانت دل الأيدي على ظهر السفينة مشغولة إلى أقصى حد . فقد انشغل طاقم العلمين تماماً بتعبئة مجموعتنا من الأحياء وعينات المياه وإعدادها للنسليم إلى وكلائنا في بور سعيد لنقلها إلى إنجلترا . وكان ضباطنا المصريون مشغولين جدا بتنظيف السفينة وإعادة طلائها حتى تبدو

مباحث الصغيرة لدى وصولنا إلى الاسكندرية في ثوب خضر السواحل المعتاد وقد تخلصت إلى أقصى حد ممكن من كل تشابه مع سفينة الأبحاث البحرية غير المهندمة التي كانت أطوال الشهور التسعة السابقة. وتمت آخر عملية في هذا الصدد بعد ظهر يوم ١٩ مايو / أيار، عندما جرى انزال عمودي حمل القارب وبكرتيهما وعمجلات القياس التي كان يجري عليها السلك الهيدروجرافي وحملها جميعاً إلى حيث جرى تخزينها في عتبر التخزين بالسفينة. وقد ظل الطقس جيداً، كما كان هناك نسيم رطب يهب بانتظام من الشمال الغربي تقريباً مما جعل درجة الحرارة أقل كثيراً مما كانت عليه عندما أبحرنا هابطين البحر الأحمر في شهر سبتمبر / أيلول السابق. وكان يصحبنا في عودتنا هذه عدد من طيور النورس التي كانت تحلق دائرة فوق السفينة. وفي يوم ١٨ مايو شاهدت على البعد سمكة سيف بديعة تقفز خارجة من الماء ثم تعود لتغطس فيه ثانية برشاش كبير، وأمكنني أن ألاحظ لأخر مرة الطريقة المدهشة التي تواصل بها هذه السمكة الكبيرة تكرار هذه المناورة عشر مرات أو اثنتي عشرة مرة متتالية قبل أن تكف عن ذلك وتختفي. ولعل السمكة تفعل ذلك للتخلص من الطفيليات الخارجية العالقة بها، فإذا كان الأمر كذلك فلا بد أن هذه الطفيليات تحتاج إلى جهد كبير لاقتلاعها من سطح جسم السمكة.

وبلغنا ميناء السويس حوالي الساعة ١١,٣٠ من مساء يوم ٢١ مايو / أيار ورسونا لقضاء الليل، فجاننا على الفور تقريباً أحد لنشات خفر السواحل البخارية يحمل إلينا بعض الخطابات. وفي الصباح التالي حضر عدد من موظفي مصلحة خفر السواحل وضباطها مرحبين بعودتنا ومقدمين لنا عدة باقات من الزهور. وقد سرهم سروراً حقيقياً صادقاً أن يرونا ثانية، لأنني اعتقد أن بعضهم عندما بدأنا بعثتنا كان يساورهم الشك فيما إذا كانوا سيرون سفينتهم الصغيرة مرة أخرى.

وغادرتنا السويس قبل الظهر بقليل يوم ٢٢ مايو / أيار مبهرين في قناة السويس، وخلفنا مباشرة ناقلنا بتروول. وكنا من حين لآخر نلتقي التحيات من رجال القوارب العابرة ومن رجال خفر السواحل والجمارك الذين كانوا يلوحون ويهتفون لنا أثناء مرورنا بهم. وكان أحد هؤلاء الرجال في نوبة عمل في إحدى محطات الإشارة، فبدأ بتنفيذ روتين عمله المعتاد ثم وقف وقفة الانتباه الصارمة أثناء مرور سفينة خفر السواحل «مباحث» أمامه؛ غير أن مشاعره تغلبت عليه بعد لحظات فأخذ يتواثب ويرقص ويلوح لنا. ومما يؤسف له أن خروجه هذا على التعليمات قد لاحظته ضابطه، فرأيناه ونحن نبحر بعيداً في القناة وهو يلتقي تأنيب ضابطه على خروجه عن السلوك الرسمي اللائق بهذه الصورة.

ونظراً لعدم وجود أنوار كشافه لدينا واضطرارنا إزاء ذلك إلى السير خلال القناة في ساعات النهار وحدها، فقد استلزم الأمر أن نرسل لقضاء الليل عند الإسماعيلية. وهنا أيضاً صعد إلى السفينة عدد آخر من موظفي خفر السواحل، كان من بينهم حمدي بك كبير الموظفين

من عدن الى الإسكندرية ٢٧٥

في هذه المحافظة ، الذي تكرم بدعوتنا جميعاً إلى حفل استقبال اعتزم إقامته احتفاء بنا في بور سعيد مساء يوم ٢٤ مايو / أيار .

وفي وقت لاحق من مساء يوم ٢٢ مايو / أيار تم جمع طاقم السفينة بكامله على سطحها ، وأعرب الكابتن ماكينزي عن تهنئته لضباط السفينة وبحارتها على سلوكهم الرائع في النهوض بواجباتهم طوال البعثة ، وأخبرهم بأن الحكومة المصرية - من خلال مدير مصلحة خفر السواحل - تعرب عن اعترافها بجهودهم الرائعة ، حيث قررت بناءً على ذلك ترقية كل من ضباط الصف والبحارة جميعاً إلى رتبة أعلى ، باستثناء الريع ريس « علي عطية حسين » ، الذي كان قد حصل على ترقية بالفعل أثناء وجودنا في كولومبو .

وغادرا الإسماعيلية في فجر اليوم التالي مبحرين في الجزء الشمالي من قناة السويس ، فوصلنا بور سعيد حوالي الظهر ، حيث جاءنا على الفور تقريباً موظفون من مصلحة خفر السواحل ومعهم قائد الميناء .

واكتشفت أن قائد الميناء ، الذي كان يشرف على تقديم قوارير عينات المياه والبطاقات اللازمة لها إلى السفن التجارية التي تقوم بإجراء ملاحظات وأرصاح لحسابنا ، قد نفذت منه البطاقات ، فانطلقت على عجل بصحبة الكيميائي عبد الفتاح محمد نبحت عن مطبعة يمكنها أن تطبع لنا تلك البطاقات على الفور . وأسعفنا الحظ أخيراً فوجدنا صاحب مطبعة تعهد بتنفيذ المطلوب فوراً وإعداد كمية من البطاقات في وقت مناسب لتسليمها إلى أول سفينة خارجة كان مقرراً لها أن تمر بالميناء بعد أيام قليلة . وفي مساء اليوم نفسه ذهب إلى الشاطئ مرة أخرى كي أقابل وكيلنا ، ثم ذهب إلى فندق « كازينو بالاس » حيث التقيت بعدد من ضباط سفينة البحرية البريطانية « انتربرايز » التي كانت راسية في الميناء على مسافة قليلة من مباحث إلى الشمال . وبعد فترة قصيرة انضم إليّ عبد الفتاح محمد حيث تناولنا العشاء معاً على البر ، وعدنا إلى مباحث حوالي الساعة العاشرة مساء .

وكان اليوم التالي هو « يوم الإمبراطورية » ، وقد زينت احتفالاً به جميع السفن البريطانية الراسية في الميناء ، ولكننا نحن لم نحصل على عطلة ، لأن وكلاءنا أرسلوا خلال الصباح قارب تفريغ أخذ كل صناديق المعدات والعينات وغيرها ، حيث بلغ عددها أكثر من ٧٠ صندوقاً من مختلف الأحجام ، كان أضخمها على الإطلاق صندوق هائل صنعه فاركوهارسون لتعبئة كل أجهزة المسح التي أعارتها الأميرالية للبعثة . وقد بلغ هذا الصندوق من الثقل حداً استلزم رفعه إلى طاولة الونش الكبير قبل أن يمكن تحريكه عبر جانب السفينة وإنزاله في قارب التفريغ .

وفي فترة بعد الظهر ذهبنا جميعاً إلى الشاطئ لحضور حفل الإستقبال الذي أقامه حمدي بك ، مدير قسم مديرية الشرقية بمصلحة خفر السواحل ، والذي دعي إليه عدد من الموظفين البريطانيين والمصريين للقائنا . وبعد تناول الشاي ألقى عدة كلمات لتهنئتنا على ما قمنا به من



السكران ٣٦ - سيول داري الرئيسي للبحرية الهندية وهو على وشك التهام سرابرة وسبب عن السر ، مايو / أيار ١٩٣٤
(تدوير ه من - جيلسون)

عمل وعلى عودتنا سالمين ، ثم توجهنا جميعاً إلى الغناء حيث التقطت لنا صور فوتوغرافية ، واضطرونا بعد ذلك إلى توديع مضيفينا إذ كان مقرراً أن تغادر الميناء في الساعة السابعة مساءً . وقد أبحرنا بالفعل قبل ذلك بنصف ساعة ، ولم نلبث أن أصبحنا في عرض البحر المتوسط في طريقنا إلى الإسكندرية التي كان مقرراً أن نبلغها في حوالي الساعة الرابعة من بعد ظهر اليوم التالي . وقد ظل الطقس جيداً ، ورغم وجود نسيم قوي يهب من الشمال الشرقي ، فقد كان ذلك على جانب السفينة الأيسر مما جعل تقدمنا طيباً .

ووصلنا أمام الإسكندرية في باكورة عصر اليوم التالي ، وخرج إلينا أحد قوارب مصلحة خفر السواحل البخارية حاملاً المستر « ألباني » وضابطاً آخر من القسم الهندسي بمصلحة خفر السواحل ، وانتقل هذان الضابطان من القارب البخاري إلى قارب لنا صغير حملهما إلى مباحث عبر بحر مضطرب بعض الشيء . وعقب ذلك نفذنا مجموعة من تجارب الاختبار على محركات السفينة البخارية حتى يتمكن الضابطان من التحقق من سلامة المحركات قبل دخولنا الميناء . وبمجرد أن تم ذلك قبل الساعة الرابعة بوضع دقائق توجهنا إلى مدخل الميناء مبشرين إلى الحوض الخارجي .

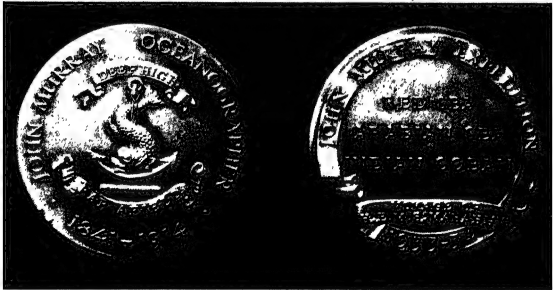
وبمجرد دخولنا خرج إلينا قاربان بخاريان يحملان المستر والمسز / ج. سي. مري ، اللذين قطعوا الرحلة الطويلة من إنجلترا خصيصاً لتحييتنا لدى عودتنا ، وكان بصحبهما الأميرالاي أحمد فؤاد بك مدير البحرية المصرية ، وسلامة بك مدير مصلحة خفر السواحل المصرية ، بالإضافة إلى عدد من الموظفين الآخرين ومن مندوبي الصحف . وبعد ذلك توجهنا إلى حوض الميناء الداخلي يحف بمقدمتنا من اليمين واليسار القاربان البخاريان ، ولم نلبث أن ربطنا السفينة مرة أخرى إلى المرسى الذي كنا قد أبحرنا منه قبل تسعة أشهر تقريباً . وكان في انتظارنا على الرصيف جمع كبير من أصدقاء وأقرباء زملائنا المصريين ومن أعضاء مصلحة المصايد المصرية . وفور إتمام ربط السفينة أغرقنا ذلك الجمع الحاشد وازدحمت أسطح السفينة مباحث بجمهور لم يسبق لها أن شهدت مثله . كذلك صعد إلى السفينة الرير - أميرال ويلز باشا رئيس مصلحة الموانئ والمناشر المصرية ليهنئنا بسلامة العودة . وبعد قليل ذهب بعضنا إلى سفينة صاحب الجلالة المصرية « السلوم » التي كانت مربوطة على الجانب الآخر من الرصيف ، حيث التقينا بعدد آخر من أصدقائنا الذين لم نرهم منذ رحيلنا .

وفي يوم ٢٧ مايو / أيار شهدنا احتفالاً صغيراً بهيجاً آخر على ظهر السفينة ، إذ جاء إليها المستر والمسز مري ، فاجتمع الطاقم بأكمله ، وألقى المستر مري كلمة قصيرة شكرنا فيها على الطريقة التي نفذنا بها عملنا وقدم لكل منا ميدالية تذكارية للبعثة . وفي اليوم التالي حضرنا كلنا حفل استقبال أقيم تكريماً لنا على ظهر سفينة صاحب الجلالة المصرية « السلوم » .

وتفضلت جامعة القاهرة فدعت أعضاء البعثة للذهاب إلى العاصمة لحضور حفل استقبال يشترك في إقامته تكريماً لنا كل من الجامعة ووزير المعارف العمومية . وعلى ذلك فقد

سافرنا إلى القاهرة يوم ٢٩ مايو / أيار حيث قضينا وقتاً حافلاً خلال الأيام القليلة التالية. وفي يوم ٣٠ مايو / أيار استقبل الملك فؤاد المستر مري والكابتن ماكينزي والفتنات كوماندر فاركوهارسون والمستر جريجز وأنا، حيث تم الاستقبال في قصر القبة. وقد أتاح لي ذلك أن أشكر جلالتة على السماح لنا بإطلاق إسم رصيف الملك فؤاد على مجموعة الجزر الحلقية المغمورة التي اكتشفناها في أرخبيل المالديف، وعلى ما أبداه من اهتمام بعمل البعثة طوال نشاطها، كما أتاح لي أن أنبيء جلالتة بأسلوب الأداء الرائع الذي تميز به ضباطه ورجاله في أداء واجباتهم على السفينة مباحث. وفي عصر ذلك اليوم حضرنا حفل الاستقبال الذي أقامه وزير المعارف العمومية، ثم ألقيت في المساء محاضرة في الجامعة عن عمل البعثة، وقام المستر مري في ختام تلك المحاضرة بتقديم الميداليات التذكارية للبعثة إلى الدكتور حسين فوزي والأستاذ عبد الفتاح محمد، اللذان لم يتمكنوا من حضور الاجتماع السابق للطاقم على ظهر السفينة في الإسكندرية الذي تم فيه تقديم الميداليات لنا جميعاً.

وانقضى الجانب الأكبر من الأيام الثلاثة التالية في النزهة والتفرج، وانضم إلى جماعتنا في القاهرة المستر ت. هـ. مري، وهو ابن آخر للسير جون مري جاء بالطائرة من روديسيا البعيدة كي يقابلنا، وتعطل لسوء الحظ في الطريق فلم يصل في الوقت المناسب لتحياتنا عند وصولنا إلى الميناء، ولكنه انضم إلينا بعد أيام قليلة في القاهرة.



الشكل ٣٧ - ميدالية بعثة جون مري التي قدمت إلى المشتركين في البعثة في ختام جولة السفينة «مباحث». وهذا النموذج للميدالية التي قدمت للكابتن ماكينزي، وهو الآن في حوزة ابنه، ك. م. ماكينزي.

من عدن الى الإسكندرية ٢٧٩

وكان العمل قد انتهى تماماً بالنسبة للعلماء ، ولم يعد باقياً سوى تسليم « مباحث » للحكومة المصرية . وكان ذلك يستوجب اجراءات معينة ، إذ كان من الضروري وضع السفينة في الحوض الجاف لفحصها ، بالإضافة إلى مراجعة كل أجهزة السفينة ومعدات واختبارها . وعلى ذلك فقد عاد المستر مَرْي والكابتن ماكينزي وكبير المهندسين جريجز إلى الإسكندرية ، وودع بقيتنا زملائنا المصريين وغادروا القاهرة بعد ظهر يوم ٣ يونيو / حزيران إلى بور سعيد كي نلتحق بالسفينة « رانبورا » . وفي بور سعيد قابلنا عدداً من موظفي خفر السواحل الذين تكرموا بتقديم كل المساعدات الممكنة لنا لنقل معداتنا إلى ظهر السفينة . وفي ساعة متأخرة من تلك الليلة أبحرنا إلى إنجلترا ، فوصلنا ميناء بليموث يوم ١٦ يونيو / حزيران .

ويسعدني جداً في الختام أن أنتهز هذه الفرصة كي أعبر عن شكري وتقديري العظيم للطريقة الرائعة التي تولى بها كل من عملوا معي في البعثة تنفيذ واجباتهم . فالكثير من زملائي العلميين لم تكن لديهم أي خبرة سابقة بهذا النوع من العمل أو بطبيعة الحياة على ظهر سفينة صغيرة في أعالي البحار . إلا أنه على الرغم من كل المتاعب - وهي متاعب لا يمكن أن يقدر مداها سوى من عانى دوار البحر - فقد قاموا بعملهم على نحو يفوق كل ثناء . وليس في مقدوري أن أفي طاقم السفينة حقه من الشكر والتقدير ، فقد بذلوا جميعاً غاية جهدهم لضمان نجاح البعثة ولععاونتنا بكل طريقة ممكنة . وقد كانت تلك الرحلة بالنسبة لكثيرين من زملائنا المصريين أمراً خارجياً تماماً عن نطاق خبراتهم المعتادة ، فقد حملتهم إلى بلاد غريبة ومياه مجهولة ، وفرضت عليهم ما لم يعرفوه من قبل ، وهو الغياب الطويل عن بيوتهم ومواطنهم . إلا أنهم على الرغم من كل المصاعب حافظوا دائماً على بشاشتهم وإخلاصهم في العمل الشاق . وأنا واثق أنني أتكلم بلساننا جميعاً عندما أقول أن هذه التجربة قد جعلتنا نكون فكرة بالغلة الامتياز عن العاملين في مصلحة خفر السواحل المصرية .

الجزء الثالث

تراجم موجزة لأعضاء البعثة الرئيسيين

الفتنات كولونيل (المقدم) سيمور سيويل

القائد العلمي للبعثة

ولد « روبرت بيريسفورد سيمور سيويل » في ليمنجتون بمقاطعة وارويكشاير بانجلترا في عام ١٨٨٠ ، وهو الابن الثاني للقس المحترم آرثر سيويل والسيدة ماري لي وارنج . وفي طفولته انتقلت الأسرة إلى ويموث حيث التحق سيويل بكلية ويموث وحصل على أفضلية للتقدم إلى كلية « كرايستس كوليدج » بجامعة كيمبردج في عام ١٨٩٨ . إلا أنه قبل التحاقه بالكلية في جامعة كيمبردج درس علم الحيوان لمدة ستة أشهر تحت إشراف أخصائي القياس البيولوجي « ويلدون » في كلية لندن الجامعية .

وتخرج سيويل بدرجة « امتياز مزدوج » في عام ١٩٠٣ ، واشتغل مدة عامين معيداً في كيمبردج ، التحق بعدهما في عام ١٩٠٥ بمستشفى سانت بارثوليميو التي تخرج منها بدرجة بكالوريوس كلية الأطباء الملكية وماجستير كلية الجراحين الملكية في عام ١٩٠٧ .

وفي عام ١٩٠٨ التحق سيويل بالإدارة الطبية للهند التي بقي يعمل بها لأكثر من خمسة وعشرين عاماً . وقد عين في أول الأمر ضابطاً طبياً ملحقاً بالأورطتين ٦٧ و ٨٤ من قوات البنجاب ، ثم أصبح في عام ١٩١٠ « طبيباً جراحاً - أخصائياً في التاريخ الطبيعي » في إدارة المسح البحري للهند ، ومعاوناً ممتازاً مشرفاً على قسم علم الحيوان في المتحف الهندي بكلكتا ، فانتقل بذلك إلى العمل في ميدان علم الحيوان مثلما فعل كثير من سابقه ، ومنهم ت . هـ . هكلسي ، وجون مري نفسه .

وبصفته طبيباً جراحاً - أخصائياً في التاريخ الطبيعي على سفينة البحرية الملكية الهندية « انفستيجاتور » ، كانت مهمة سيويل من الناحية الفنية هي رعاية صحة الموجودين على ظهر السفينة ومتابعة اهتماماته العلمية كعمل جانبي . إلا أنه نظراً لأن عبء العمل الطبي لم يكن كبيراً بأي حال ، فقد قضى سيويل معظم وقته عاملاً في ميدان البيولوجيا البحرية والأقنوناغرافيا ، وهو الميدان الذي استأثر بأكبر قدر من اهتمامه بقية حياته . ومن عام ١٩١١ حتى عام ١٩١٣ ، أعير سيويل ليعمل أستاذاً للبيولوجيا في كلية طب كلكتا .

وتزوج سيويل في اليوم التالي لإعلان الحرب العالمية الأولى ، فأرسل للخدمة في عدن من عام ١٩١٤ حتى عام ١٩١٦ ، حيث أصبح الضابط الصحي للميناء . ويشير سيويل في روايته عدة مرات إلى هذه الفترة من حياته . وفي عام ١٩١٦ انتقل سيويل للخدمة في سيناء ثم مع الجنرال اللنبي في فلسطين .

وبعد الحرب عاد سيويل إلى الهند حيث أصبح مشرفاً على المسح الخاص بعلم الحيوان ،

ثم عاد فأصبح بعد ذلك مرة أخرى طبيبا - أخصائيا في التاريخ الطبيعي بإدارة المسح البحري للهند إلى أن عين مديراً لمسح علم الحيوان ورئيساً للمنحف الهندي في كلكتا عام ١٩٢٥ . وفي عام ١٩٣٣ تقاعد سيويل من الإدارة الطبية للهند ، وغادر الهند أخيراً للعودة إلى المملكة المتحدة عن طريق مصر . ولكنه لم يمتك في إنجلترا سوى أربعة أشهر انضم في نهايتها إلى بعثة السفينة مباحث لدى إبحارها من الإسكندرية .

وبعد إنتهاء بعثة جون مري استقر سيويل في كيمبردج ، حيث استمر يعمل في قسم علم الحيوان بالجامعة . وفي أواخر الثلاثينات كانت مشاغله العديدة تتناول تقارير بعثة جون مري ، وبحوئه الخاصه في مجال علم تصنيف الأحياء ، ورئاسة تحرير دورية الحياة الحيوانية في الهند البريطانية *Fauna of British India* التي واصل إصدارها حتى قبيل وفاته في عام ١٩٦٤ عن



الشكل ٣٨ - الهيئة العلمية لبعثة جون مري / مباحث (١٩٣٣ - ١٩٣٤ م)
الصف الخلفي . من اليسار إلى اليمين : عبد الفتاح محمد (كيميائي) ؛ والفتانت كوماندر و . أ . فاركوهارسون ، من البحرية الملكية (مساح وملاح) ؛ و . ه . سي . هيلسون (كيميائي) ؛ و . ت . ت . ماكان (عالم أحياء) .
الصف الأمامي : من اليسار إلى اليمين : أ . ف . طومسون (كيميائي أول) ؛ و . ب . ب . سيمور سيويل (قائد البعثة وعالم أحياء) ؛ وحسين فوزي (عالم أحياء وطبيب السفينة)

٨٣ عاماً ، وقد قضى سيويل في عام ١٩٤٦ أربعة أشهر في الهند التي أحبها ، بدعوة من الحكومة الحديثة الاستقلال التي اتخذت منه مستشاراً لإعادة إنشاء مسح علم الحيوان وإنشاء المسح الأثنوبولوجي والمعهد المركزي لبحوث مصائد الأسماك . وكان ذلك العرض من جانب حكومة الهند وقبوله من جانب سيويل يعكس مدى ما يتمتع به من احترام لدى السلطات ومدى ارتباطه بذلك البلد الذي كان يشعر نحوه بتعاطف كبير .

ولسيويل أكثر من ٧٠ مقالة علمية نشرت على مدى أكثر من نصف قرن ، من ١٩٠٣ حتى ١٩٥٨ . وهي تغطي مجاًلاً واسعاً من الموضوعات التي تشمل الأفيانوغرافيا الطبيعية ، وجغرافية منطقة المحيط الهندي ، والدراسات التصنيفية والبيئية للعديد المتنوع من المجموعات الحيوانية ، من المجوفات إلى الأسماك ، بل والأثنوبولوجيا أيضاً . غير أن اهتمامه الرئيسي تركز ابتداء من عام ١٩١٢ تقريباً في مجال التصنيف الأحيائي للجوفاد وتوزيعها ، حيث نشر في ذلك الميدان عدة أعمال رئيسية ، من بينها أعمال استندت إلى المجموعات التي جمعتها السفينة مباحث . ولا تزال هذه الأعمال كلها موضع تقدير كبير .

أما على المستوى الشخصي ، فقد كان سيويل - طبقاً لما يذكره « سي . ف . أ . بانتين C.F.A. Pantin »^(٩) - شخصية محبوبة إلى حد كبير في كمبريدج ، وإن كان في نفس الوقت ميالاً إلى الإنطواء بعض الشيء ، يصعب توثيق الصلة به . ويعزو بانتين هذا الميل إلى انعدام الأصدقاء القدامى الذين كان يمكن لهم أن يشاركوه ذكريات أيامه في الهند أكثر مما يعزوه إلى افتقار إلى الميول الاجتماعية . غير أن حجة رواية سيويل عن بعثة جون مري توحى بأن خلفية سيويل وتحاربه باعتباره واحداً من الطبقة المتميزة في الهند البريطانية قد جعلته أقرب إلى التمسك بالرسميات ، مفترط الحساسية بأصول البروتوكول ومقتضيات المركز الاجتماعي . ولعل هذا هو ما جعله يبدو أميل إلى العزلة والتحفظ ، وخاصة في نظر الجيل الأصغر سناً .

ومع ذلك يبدو أن سيويل كان قائداً علمياً ناجحاً إلى حد بعيد على السفينة مباحث ، حيث حقق التحسام فريق مصري - إنجليزي دون أي بادرة من المرارة أو التنافس بين الجنسين ، وهو ما كان يمكن أن يحدث بسهولة . والواقع أن البادرة الوحيدة على احتكاك الشخصيات أثناء البعثة كلها تختص بالعلاقة بين سيويل ، الإنجليزي المتحفظ ، وماكينزي ، الإسكتلندي الصريح إلى حد كبير . غير أن التوترات الناشئة عن صعوبة التوفيق أحياناً بين متطلبات العلم التي يمثلها كبار العلماء ومتطلبات السفينة التي يمثلها الربان ليست من الأمور غير العادية ، حتى في الرحلات الأفيانوغرافية الحديثة التي تستغرق بصفة عامة وقتاً أقل كثيراً مما استغرقت رحلة مباحث . إلا أن الخلافات أثناء بعثة جون مري قد زاد من حدتها فيما يبدو

C.F.A. Pantin, 1965. *Biographical Memoirs of Fellows of the Royal Society*, Vol 11, pp 147-148 (٩)

وقد استمدت معظم بيانات الترجمة الواردة أعلاه من تأيّن بانتين لسيويل

التضارب الحقيقي في الأمزجة . ولكن من الفضل الذي يُذكر للرجلين معاً أنها لم يسمحا لهذا التضارب بالخروج عن حد السيطرة أو التأثير على مرؤوسيهما ، الذين بدت العلاقات بينهم جميعاً على خير ما يرجى دائماً .

أ. ل. رايس

د. ماكينزي

القبطان

هو كينيث ماكينزي ، ربان السفينة مباحث أثناء بعثة جون مري . وقد ولد في «أوبان» في غرب اسكتلندة عام ١٨٩٧ ، ولكنه تربى في بيت جده ، قسيس ناحية «باو» في جزيرة «تايري» إحدى جزر هبريدة . وقد ألفت اللغة الغالية (اللغة المحلية لاسكتلندة) في حداثته وتعلم العزف بالقرب في سن مبكرة ، وتلقى دراسته الابتدائية في مدرسة الجزيرة ، ثم تلقى تعليمه الثانوي في اسكتلندة نفسها في قرية كينجاسي بمقاطعة «انفرنيس-شاير» حيث كان يعيش طوال الفصول الدراسية مع عمه ، قسيس الناحية . ماكينزي إذن ابن حقيقي لأسرة من رجال الدين ، ولكن أية أفكار يمكن أن تكون قد رادته للسير في نفس الاتجاه لم تلبث أن تلاشت بنشوب الحرب العالمية الأولى . وكان كينيث ماكينزي أول المجندين من جزيرة «تايري» ، فدخل الخدمة العسكرية قبل أن يحل عيد ميلاده السابع عشر والتحق بأورطة أرجيل الثامنة من فرقة «سادرلاند هايلاندرز» . ولم يلبث أن عين عازفاً للقرب مع تلقيه تدريباً عسكرياً متقناً وصارماً في اسكتلندة ، انضم بعده إلى القوات البريطانية في فرنسا عام ١٩١٥ ، ورقي وهو في خنادق منطقة «السوم» إلى رتبة العريف ، ولكن صحته تدهورت بعد أشهر قلائل ، ففُضى عاماً في أحد المستشفيات البريطانية قبل تسريحه تسريحاً مشرفاً من الخدمة العسكرية في شهر أبريل عام ١٩١٧ بسبب «عدم اللياقة الصحية الدائم» . وقد ظل كينيث ماكينزي طوال حياته بعد ذلك هدفًا سهلاً للمرض ، الذي انتهى بإصابته بخلل جسيم في القلب أدى إلى وفاته في عام ١٩٥١ .

وبعد مغادرته الجيش التحق ماكينزي بدورة دراسة وتدريب في الميدان الجديد «أنثذ» للتلغراف اللاسلكي وحصل على شهادة الدرجة الأولى فيه في اليوم التالي لإعلان الهدنة عام ١٩١٨ ، ثم بدأ من فوره يعمل «ضابط تلغراف» على السفن ، حيث كان معظم عمله على سفينة الركاب عابرة الأطلسي «بريتوريان» ، وسفينة الركاب «تايتان» التابعة لخط «بلو فانيل» الملاحي . وكانت محطة الراديو التي يعمل بها على السفينة «بريتوريان» في قمرة خشبية نصبت على السطح الذي يحمل قوارب النجاة ، وحدث مرتين أن اجتاحت أعاصير الأطلسي هذه القمرة وحملت إلى البحر بما فيها . وتسجل يوميات ماكينزي مدى إحساسه بالارتياح لعدم وجوده في ودية خدمة في كل من هاتين المرتين . وبعد تسعة شهور من هذا العمل ، رقي خلالها إلى «ضابط لاسلكي من الدرجة الأولى» ، استقال ماكينزي من شركة

التلغراف اللاسلكي ، وتحلى عن حياة الضباط ، والتحق بالعمل كبحار عادي على سفينة الشحن « درومور كاسل » التابعة لشركة « يونيون كاسل » ، متخذاً هذه الخطوة على أمل الترقى بعد حين . وقد حقق نجاحاً طيباً في عمله على هذه السفينة الذي استمر زهاء أربع سنوات ، إذ ظل يترقى باطراد حتى أصبح « رئيس ملاحين » . وعندما تقدم بعد ذلك لامتحان شهادة ضابط ثان رفض طلبه لعدم كفاية المدة التي قضاها ضابط صف ، طبقاً لنص غريب في تعليمات البحرية التجارية . ولكي يعوض ماكينزي هذا الوقت ، عاد إلى البحر فعمل « دومانجي - مديراً للدفعة » طوال رحلة كاملة على السفينة « دوينديس » ، فأتم بذلك المدة المطلوبة لقبول طلبه ، ثم درس وتقدم للامتحان فاجتازه في سبتمبر / أيلول ١٩٢٤ وحصل على شهادة ضابط ثان . وبعد فترة عمل قصيرة على إحدى سفن بحر الشمال ، أبحر مدة ١٨ شهراً كضابط ثالث ثم ضابط ثان على سفينة الشحن الجديدة « جولدن كيب » التي أنزلت لتوها في جلاسجو . وقد اختفت هذه السفينة بكل طاقمها في وقت لاحق ، بعد أن ترك ماكينزي العمل فيها بفترة قصيرة . وبعد ذلك اجتاز ماكينزي بنجاح اختبار شهادة الضابط الأول والتحق بالعمل بهذه الصفة بشركة خط « سيتي لاين » الشهير بمدينة جلاسجو في شهر سبتمبر / أيلول ١٩٢٦ . وفي عام ١٩٢٩ حصل على شهادة ريان أعالي البحار ، وأبحر في وظيفة ضابط ثان على سفينة الشركة المسماة « سيتي أوف فالنسيا » التي كانت تعمل على خط الركاب والبريد مع جنوب أفريقيا . وبينما كانت سفينته ترسو بعد إحدى رحلاتها هذه في حوض الهند الغربية بلندن ، رأى سفينة خشبية شراعية صغيرة راسية تتجهز ، وأكد له مساعد المرشد الذي كان يقف إلى جانبه أن تلك السفينة هي حقا سفينة الكابتن سكوت القديمة « ديسكفري » ، وأنها تتجهز لرحلة استكشاف أخرى لحساب بعثة الكومنولث البريطاني إلى القارة القطبية الجنوبية . وحزم ماكينزي أمره على الفور ، فلم يكذب يتم رباط سفينته « فالنسيا » حتى ذهب إلى « ديسكفري » يطلب عملاً - أي عمل . وأحيل إلى الكابتن جون ك. ديفيز - وهو ريان السفينة ومن مشاهير بحارة البحار القطبية الجنوبية وأكثرهم خبرة . وقد قبل الكابتن ديفيز طلب ماكينزي على الفور تقريباً وعينه رئيس ضباط السفينة ، متأثراً في ذلك بحماس ماكينزي أكثر من تأثره بداريته بالسفن الشراعية وبالبحار القطبية الجنوبية وبالبحوث العلمية التي كانت كلها أموراً تتجاوز نطاق خبراته .

ووافقت شركة « سيتي لاين » على منح ماكينزي إجازة بدون مرتب مع استمرار ترقياته ، فبدأت بذلك مشاركته في هذه المغامرة الكبرى ، فأبحر على السفينة « ديسكفري » في بعثتها اللتين حملتا اسم « بانزاري Banzare تحت رئاسة السير دوجلاس موسون ، حيث كان ماكينزي كبير ضباط خلال رحلة ١٩٢٩ - ١٩٣٠ ، ثم قبطاناً - بعد تقاعد الكابتن ديفيز - خلال بعثة ١٩٣٠ - ١٩٣١ . وفي هاتين البعثتين رسمت « ديسكفري » خريطة ساحل القارة القطبية الجنوبية بين خطي طول ٦١° و ١٨٠° شرقاً بالدقة والاقناع الكافيين ليكونا أساساً لقانون الأراضي الأسترالية في القارة القطبية الجنوبية (أراضي انتاركتيكا الأسترالية) الصادر عام

١٩٣٦ - فكان ذلك هو أساس انتاركتيكا الاسترالية . وقد نُفذت هاتان البعثتان بروح العجلة والحاجة الملحة ، نظراً للأطماع النرويجية في مناطق صيد الحيتان وفي أراضي القارة القطبية ، وبإحساس الأهمية البالغة ، نظراً للتعطش إلى المعارف العلمية وخاصة في ميادين البيولوجيا البحرية والأرصاء الجيوية والمغناطيسية . كذلك اكتشفت هاتان البعثتان ودشتنا أراضي « مالك روبرتسون » و « الملك جورج الخامس » و « الأميرة إليزابيث » و « بانزاري » ، كما أطلقنا اسم « بحر ماكينزي » على خليج كبير اكتشفته عند خط طول ٧٠° شرقاً . وبعد إتمام هاتين البعثتين قاد ماكينزي السفينة « ديسكفري » في رحلة عودتها إلى لندن حول « رأس هورن » - فكانت من أواخر السفن البريطانية التي دارت حول رأس هورن مبحرة بقوة الشراع . وعادت السفينة إلى نهر التيمس في أغسطس / آب ١٩٣١ بعد غياب عامين ، وأعيدت لأصحابها في حالة ممتازة بعد أن أنجزت عملها في البحار القطبية الجنوبية دون أن يلحق أي تلف أو خلل أو إصابة بالسفينة أو بأي فرد من طاقمها على الرغم من كل الأخطار التي جابهتها ، وهو ما يشهد بمدى كفاءة قبطانها وطاقمها .

وفي ١٩٣٢ عاد ماكينزي إلى شركة « سيتي لاين » في وظيفة كبير ضباط على سفينتها « سيتي أوف ديب » ، وأبحر عليها في رحلة إلى أستراليا حيث التقى بزوجته المستقبلية ، التي تزوجها في نهاية ذلك العام بعد أن اعترم أن يهجر البحر ، لأن الزوجة في رأيه تحتاج إلى الرعاية الدائمة . إلا أن شهرته كقبطان في الدوائر العلمية كانت ذاتعة ومحترمة ، فعرضت عليه بعثة جون مري قيادة سفينة بعثتها « مباحث » ، فاعتذر عن قبول الدعوة في البداية ثم قبلها نظراً لما اتسمت به البعثة من طبيعة خاصة . ومنحته شركة « سيتي لاين » مرة أخرى إجازة مع حفظ حقه في الترقيات ، فانضم إلى السفينة « مباحث » في شهر يوليو / تموز ١٩٣٣ ليقود جولات بحوثها في البحر الأحمر والمحيط الهندي .

وفي شهر يوليو / تموز ١٩٣٤ عاد ماكينزي إلى لندن ليستأنف عمله في شركة « سيتي لاين » ، حيث عين هذه المرة مشرفاً بحرياً مساعداً في مقر الشركة بلندن . بيد أنه ترك خدمته هذه الشركة في وقت لاحق من نفس السنة والتحق بالعمل في شركة « لندن ميدلاند والإسكتلندية للسكك الحديدية » في وظيفة مناظرة ، مقرها في محطة « ايوستون » ، ليتولى إدارة أسطول الشركة الكبير من سفن الركاب والبضائع التي تعمل عبر بحر المانش ، وفي عام ١٩٣٦ عين ماكينزي مشرفاً بحرياً ورئيساً لبناء « هوليهيد » مع مسؤوليته عن خدمات البريد الأيرلندية وشؤون الميناء . إلا أن صحته أخذت تتدهور بعد ذلك بفترة وجيزة في عام ١٩٣٨ ، وأصبحت حياته كفاحاً يئوس يزداد ضعفاً ، وإن كان قد استمر في العمل رغم ذلك . وتوفي ماكينزي أخيراً في عام ١٩٥١ عن ٥٣ عاماً ، مخلّفاً أرملة وبنتين وابناً واحداً .

ك. م. ماكينزي

الكوماندو و. أ. فاركوهارسون

نائب قائد السفينة وملاحها

ولد « أيان فاركوهارسون » في كمبرلاند عام ١٩٠٠ ، وهو الابن الأكبر لأب طبيب ، وتلقى تعليمه في « أوسبورن » وفي الكلية البحرية الملكية في دارتموث ، وقضى الشهور القلائل الأخيرة من الحرب العالمية الأولى ضابطاً بحرياً تحت التدريب في عام ١٩١٨ ، ثم خدم لفترة قصيرة على ظهر كاسحة ألغام قبل انتقاله إلى الإدارة الهيدروجرافية .

وفي عام ١٩٢١ انضم إلى طاقم السفينة « فاننوم » ملازماً عاملاً وقام بمسح مضيق « توريس » وجزء من الحاجز المرجاني العظيم الواقع على طول الساحل الأسترالي الشرقي . وعند انتهاء هذه المهمة في عام ١٩٢٤ انتقل فاركوهارسون إلى السفينة « كيليت » حيث عمل بصفة رئيسية في المصب الخليجي لنهر التيمس . وخلال الفترة ١٩٢٥-١٩٢٨ عمل على السفينة « ايروكوا » حيث قام بمسح مشارف هونج كونج وسنغافورة ، ثم عاد إلى المملكة المتحدة ليعمل طوال موسم واحد على السفينة « كيليت » في عام ١٩٢٨ .

وقضى فاركوهارسون بعد ذلك فترة أخرى في الخارج من ١٩٢٩ حتى ١٩٣١ ، عمل خلالها على السفينة « أوموند » في مسح الخليج العربي ومشارف سواحل قبرص ، ثم قضى فترة أخرى في مياه المملكة المتحدة حيث قام هذه المرة بعمليات مسح أمام السواحل الغربية لإنجلترا واسكتلندا على السفينة « بوفورت ».

وكانت إعاره فاركوهارسون لبعثة جون مري تجربة ممتعة تحدث عنها كثيراً في السنوات اللاحقة . فقد كان على تعاطف مع العلماء حقق له صداقات طويلة الأجل مع الكثيرين ممن التقى به منهم على مدار السنين ، بمن فيهم أولئك الذين قابلهم على ظهر مباحث . ولعل الإطار الرسمي الضروري الذي أحاط بإعارته من القوات البحرية للبعثة هو الذي أدى إلى تحديد واجباته أثناءها على يد اللجنة المنظمة بتفصيل أكبر مما حدث بالنسبة لواجبات أي مشارك آخر فيها . فعلاوة على الواجبات العادية لنائب قبطان سفينة صغيرة ، كان فاركوهارسون مسؤولاً عن كل عمليات الملاحة والمسح ، بما في ذلك عمليات السبر ، وكان هو الذي أعد المجلد الخاص بالنتائج الطبوغرافية والذي صدر ضمن تقارير البعثة .

غير أن إسهام فاركوهارسون الرئيسي في البعثة تجلّى في اتجاه آخر ؛ إذ يبدو أنه كان على علاقة طيبة بكل من على ظهر السفينة ، وهي حقيقة هامة بالنظر إلى العلاقة غير السلسة بين سيويل وماكينزي . وفي رأي واحد من زملائه في تلك البعثة على الأقل أن فاركوهارسون « شخصية بارزة ينبغي أن ينسب إليها الجانب الأكبر من الفضل في صياغة فريق متماسك من ذلك الخليط من الجنسيات والمهن والطبائع الذي خرج إلى البحر على السفينة مباحث ».

وفي أواخر عام ١٩٣٤ ، بعد عودته من مصر ، أسندت إلى فاركوهارسون قيادة السفينة « بورفورت » لمسح البحيرات البحرية والجزر الواقعة أمام ساحل اسكتلنده الغربي . وعندما توقفت السفينة عن الإبحار بسبب أزمة الخبشة في ١٩٣٦ - ١٩٣٧ واصل فاركوهارسون تنفيذ المسح بفريق اتخذ مركزه على الساحل ، ولكنه نقل قائماً بأعمال القائد إلى السفينة « ستورك » وكلف بالإبحار بها إلى جزر الهند الشرقية .

وفي عام ١٩٣٧ ، أعير لفترة كي يقوم بمسح « بحيرة وندرمير » ، فأتاح له ذلك أن يلتقي ويحدد صداقته مع ماكان .

وفي عام ١٩٣٨ ترك فاركوهارسون العمل في مسح ساحل اسكتلنده الغربي بعد أن عين مشرفاً على شعبة المد والجزر ، وظل يشغل هذه الوظيفة طوال ١٨ عاماً . وخلال سنوات الحرب العالمية الثانية كان فاركوهارسون في مقر الأميرالية في « باث » ، « يبحر » من مكتب في وظيفة تثير اهتمامه إلى حد بعيد رغم استقرارها على البر . وكان من بين المهام التي أسندت إليه حساب مدى انجراف تيار المد الذي تقرر أن يحمل إلى الساحل الأسباني جثة « الرجل الذي لم يوجد أبداً » - وهو رجل ميت يرتدي زي البحرية البريطانية الرسمي ويحملحافظة أوراق مصفدة إلى رسغه تضم وثائق مضللة عن غزو وهمي ، وهدفها هو التخويف بالألمان .

وفي عام ١٩٤٥ تقاعد فاركوهارسون من البحرية البريطانية برتبة كوماندر ، ولكنه واصل عمله في شعبة المد والجزر ، ونقل إلى « كريكلود » في شمال لندن ، حيث توصل إلى تصميم نظام للإنذار بالفيضانات في أعقاب الفيضانات المدمرة التي أصابت الساحل الشرقي في عام ١٩٥٣ . وقد منح وسام الإمبراطورية البريطانية في ١٩٥٤ كمكافأة له على هذا الإنجاز ، كما منح درجة الماجستير الشرفية من جامعة ليفربول .

وترك فاركوهارسون الخدمة في الإدارة الهيدروغرافية عام ١٩٥٦ فعرضت عليه وظيفة في الإدارة الهيدروغرافية الكندية - التي ألحقت بعد ذلك بإدارة علوم البحار الكندية - كي يعمل في مشروع طريق سانت لورنس البحري . عندئذ هاجر فاركوهارسون إلى أوتاوا حيث استمتع إلى أبعد حد بطريقة الحياة الكندية في الهواء الطلق ، وأصبح من هواة لعبة الأحجار المنزقة (كيرلنج) وغيرها من ألعاب الثلج .

وأدخل فاركوهارسون في أوتاوا مناهج صارمة لمراقبة تيارات المد والجزر وتحليلها وواصل تنفيذها في معهد بدفورد للأقيانوغرافيا الذي كان آنئذ قد أنشئ حديثاً في هاليفاكس بمقاطعة « نونافسكويتا » ، والذي أصبح هو فيه مشرفاً على برنامج للمد والجزر وتياراته يغطي بضعة آلاف من الأميال من الرصيف القاري ، تمتد من خليج فندي إلى خليج سانت لورانس . وخلال السنوات الثلاث التي قضها في هاليفاكس ، لم يقتصر فاركوهارسون على إدخال استخدام أجهزة قياس وتسجيل التيار المعلقة من مراسي لأول مرة في كندا ، بل إنه - كما يذكر

٢٩١ تراجيم موجزة لأعضاء البعثة الرئيسيين

أحد زملائه آنذ - « استغل موهبته العظيمة في إرساء الود البشوش الصدوق كي يوثق الروابط بين التقنيين والمساحين والعلماء الذين أخذوا يعملون معاً للمرة الأولى في المعهد الجديد » .

وبعد تقاعده من معهد بدفورد في عام ١٩٦٦ ، اشترك في أعمال بعثة المعهد الوطني لعلوم البحار في بريطانيا NIO (يسمى الآن معهد العلوم الأقيانوسغرافية IOS) إلى المحيط الهندي في أوائل ١٩٦٧ ، ولكنه واصل الإقامة في نونافاسكوتيا ، قائلاً إنه يستطيع هناك أن يدرس ارتفاع المد وانحسار الجزر في خليج ماهور ومرقا كراو من نافذتيه الأمامية والخلفية على التوالي !

وفي عام ١٩٧٣ ، إذا بفاركوهارسون - الذي لم يمرض يوماً واحداً طوال حياته - يسقط صريع تمدد حاد في شريان الأورطي ، فعاد إلى بريطانيا حيث أجريت له جراحة كبرى عروفي بعدها بدنيا ، ولكنه أصيب بتلف في بعض خلايا المخ .

ويعيش فاركوهارسون الآن حياة هادئة في أحد بيوت الرعاية في ديفون بإنجلترا ، ولكنه للأسف لا يستطيع الاتصال بأصدقائه القدامى على النحو المناسب . غير أنني أعرف أنه يود لو استطاع أن يكلفني بأن أنقل أطيب تحياته لهم جميعاً .

ج . فاركوهارسون

أ. ف. طومسون

الكيميائي الأول ونائب قائد البعثة

ولد «ارنست فريمان (بيل) طومسون في المرستون بنيوزيلندا في ٥ يناير / كانون الثاني ١٩٠٦ ، وتخرج من الجامعة في نيوزيلندا بدرجة بكالوريوس في العلوم عام ١٩٢٧ وماجستير في العلوم عام ١٩٣٠ ، واشتغل في الفترة ١٩٢٧ - ١٩٣٠ أميناً مساعداً في متحف « كاتسبري » في نيوزيلندا ، ثم انتقل الى جامعة كيمبردج بإنجلترا حيث عمل معيداً في قسم علم الحيوان من عام ١٩٣٠ إلى ١٩٣٧ . وبناء على توصية من ستانلي جاردنر عين طومسون نائباً للقائد وكيميائياً أول في بعثة جون مري ، حيث كان قد أوفد في أوائل ١٩٣٣ إلى بليموث واسكندناوة للتدريب على أحدث تقنيات التحليل . ولدى عوته إلى كيمبردج أعد أطروحة دكتوراه « عن بعض العوامل الطبيعية والكيميائية في بيئة الحيوانات في البحر الأحمر وخليج عدن وخليج عمان وشمال غرب المحيط الهندي » ، وواضح أن أساس هذه الأطروحة هو البيانات التي تم الحصول عليها أثناء البعثة . وقد اعتمدت الأطروحة في ديسمبر / كانون الأول ١٩٣٧ وعين طومسون في العام التالي هيدرولوجياً في محطة برمودا البيولوجية في برنامج يتولى الإشراف المشترك عليه مختبر « وودز هول » والجمعية الملكية .

وفي عام ١٩٤٠ انتقل طومسون إلى كندا للتدريس أحياء أعماق البحار وعلم الحيوان في مدرسة الزراعة والمصايد بجامعة لافال ، ثم عمل من ١٩٤٣ إلى ١٩٤٤ باحثاً في مجال مصايد الأسماك في جزر الهند الغربية البريطانية .

وفي عام ١٩٤٤ التحق بمختبر بنجهام الأوقيانوغرافي بجامعة ييل في الولايات المتحدة الأمريكية ، حيث شغل على التوالي منصب مساعد أبحاث ثم منصب أمين وزميل أبحاث حتى عام ١٩٦٦ . واتجهت بحوث طومسون خلال هذه الفترة بصفة رئيسية إلى تناول تاريخ حياة السمك الشتوي المفلطح *Pseudopleuronectes americanus* ، وخاصة من حيث الجوانب التي تكشف عنها بنية العظام الأذنية . ومن سوء الحظ أن واجباته الأخرى في جامعة ييل (أنظر أدناه) بالإضافة إلى عزوفه بصفة عامة عن تسجيل نتائج بحوثه ، قد أديا إلى عدم نشر عمله هذا ، بمثل ما حدث للكثير من نتائج بعثة جون مري .

وإلى جانب قيامه بالتدريس لطلبة ما بعد المرحلة الجامعية في الأوقيانوغرافيا ، حيث أصبح معروفاً بمناقشاته النافذة لقوة كوريوليس ، شغل طومسون عدة مناصب أخرى كمحاضر في علوم الحيوان ، والأوقيانوغرافيا ، والأرصاد الجوية ، والبيولوجيا بين عامي ١٩٤٥ و ١٩٦٦ . وخلال تلك الفترة . . . قام بلطف بتوجيه جيل من طلبة جامعة ييل خلال دهاليز متطلبات دراسة العلوم وحظي من طلبته بلقب الشهرة « طومسون المد والجزر » الذي عبّروا به عن حبه له وعرفانهم لصنيعه . (مجلة وصحيفة خريجي جامعة ييل ، أكتوبر / تشرين الأول ١٩٨٢) . كذلك اشتغل طومسون عدة سنوات ضمن هيئة التدريس بالمعهد الصيفي لمدرسي الرياضيات والعلوم بالمدارس الثانوية .

وفي عام ١٩٥٩ عينَ طومسون عميداً لطلبة السنة الثانية بالجامعة ، ثم عينَ بعد خمس سنوات عميداً لكلية « عزرا ستايلز » بجامعة ييل ، وظل يشغل هذا المنصب بجدارة ممتازة إلى أن تقاعد في عام ١٩٧٣ ، بعد أن أصبح معروفاً باسم « عميد عمداء الكليات » ، الذي كان يقرر دائماً أنه لم يحدث أبداً أن صدمه سلوك طالب ، رغم ما هو معروف عن طلبة الجامعات من « شقاوة »!

وكان طومسون زميلاً بكلية « ديفنبورت » من ١٩٤٥ إلى ١٩٦٤ ، ثم زميلاً بكلية « عزرا ستايلز » بعد عمارته لها . وتوفي طومسون في « نيوهافن » بولاية كونيتيكت بالولايات المتحدة الأمريكية في ٢٨ أغسطس / آب ١٩٨٢ ، وخلف زوجة وابنا ، وهو الفيزيائي باتريك أندرو طومسون .

الدكتور حسين فوزي البيولوجي وطبيب البعثة

ولد حسين فوزي في القاهرة عام ١٩٠٠ وسار في البداية في طريق الطب ، حيث حصل على درجتي بكالوريوس الطب وبكالوريوس الجراحة من مدرسة الطب المصرية بقصر العيني في ١٩٢٣ ، واشتغل بعد ذلك لمدة عامين طبيباً وجراحاً للعيون في وزارة الصحة المصرية ، ولكنه هجر الطب في عام ١٩٢٥ كي يدرس التاريخ الطبيعي ، فغير ذلك القرار اتجاهاً تماماً .

وسافر فوزي إلى فرنسا حيث درس علم الحيوان وعلم النبات والجيولوجيا والفسولوجيا العامة في باريس ، وانتظم في دورات تخصصية لدراسة علم الحيوان التطبيقي وبيولوجيا الأحياء المائية (الهيدروبيولوجي) وتربية الأسماك في تولوز ، وحصل على درجة ليسانس العلوم في عام ١٩٢٨ . وفي صيف ذلك العام زار المختبر البحري في روسكوف وتلقى أول خبرة واقعية له بالبيولوجيا البحرية ، إذ أنه بناء على اقتراح رئيس المختبر ، الأستاذ « برينان » ، قام ببحث علمي عن تكوين الأنابيب الجيرية للديدان الأنبوبية .

وعاد فوزي بعد ذلك إلى باريس حيث سجل اسمه كطالب بحوث في قسم التشريح المقارن بجامعة السوربون ، وقضى عامين تحت إشراف الأستاذ « فينتربر » ، يدرس الغدد التناسلية الأنثوية لسمك موسى . وكان عزمه قد انعقد آنئذ على اتخاذ طريقه المهني في ميدان الأحياء الجغرافية ، فحضر أثناء وجوده في باريس محاضرات بالمعهد الأحيائي الجغرافي عن الأحياء الجغرافية البيولوجية والطبيعية ، كما قام قبل عودته إلى وطنه بجولة واسعة في معاهد علوم البحار الأوروبية ، وزار عديداً من المختبرات في بريطانيا وفرنسا وألمانيا والنرويج والدانمارك وإيطاليا وموناكو ، وعقد صلات ثمينة مع عدد من مشاهير أخصائي الأحياء الجغرافية .

وأثمرت جهوده هذه لدى عودته إلى مصر في ١٩٣١ ، إذ أنه لدى رحيل « ر. س . وعيبي » عين مديراً لبحوث الأسماك في إطار مصلحة خفر السواحل ومصايد الأسماك المصرية ، وأصبح مقره في الإسكندرية . وبعد عامين كان من الطبيعي أن يقع عليه الاختيار ليكون البيولوجي المصري في بعثة جون مري ، سيما وأن السفينة التي تقرر أن تستخدمها البعثة كانت تابعة للمصلحة التي يعمل هو بها .

وقد كان للبعثة أثر عميق في حياة فوزي ، إذ أنها - بنص قوله - « أتاحت له فرصة كاملة ورائعة للألفة بالأحياء الجغرافية ، وللعمل مع زملاء ممتازين ، تحت إشراف أكبر أخصائي في البحوث البحرية في المحيط الهندي » .

وفي ديسمبر / كانون الأول ١٩٣٤ ، بعد ستة شهور فقط من عودتها من بعثة جون مري ، أبحرت « مباحث » من الإسكندرية ثانية كي تنفذ هذه المرة بعثة مدتها ثلاثة أشهر في البحر الأحمر بقيادة

وزارة التجارة والصناعة

بسم الله الرحمن الرحيم
بإذن اللجنة الوطنية للتربية والثقافة والعلوم

رحلة

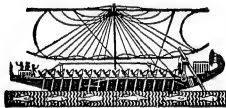
الباخرة المصرية «مباحث»
إلى المحيط الهندي مع بعثة السير جون موري

كتاب تذكاري

بقلم

حسين فوزي

مدير معهد فؤاد الأول للأحياء المائية والمصايد
وعضو بعثة موري



القاهرة

دار الطباعة المصرية

١٩٣٦

الدكتور « سيريل كروسلاند »، مدير محطة الغردقة البيولوجية . وكان القصد من هذه البعثة أن تكون تمهيداً لبعثة أخرى أوسع نطاقاً تنفذ في البحر الأحمر في ١٩٣٥-١٩٣٦ . ومع أن ثلاثة من زملاء فوزي المصريين في بعثة مريّ اشتركوا في بعثة الأشهر الثلاثة هذه ، إلا أنه لم يشارك فيها ، ربما لكي يتيح لنتائج بعثته في إدارة بحوث المصايد ، الدكتور أبو سمرة ، فرصة الانضمام إليها . إلا أن فوزي كان مع ذلك عضواً في اللجنة التي تشكلت لوضع خطة بعثة البحر الأحمر الرئيسية المنتظرة . غير أن هذه البعثة الكبيرة لم تتحقق ، إذ عاقبتها أولاً حالة الحرب بين إيطاليا والحيثية ، ثم المشكلات المالية ، وأخيراً نشوب الحرب العالمية الثانية .

واستمر فوزي مديراً لإدارة بحوث المصايد حتى عام ١٩٤١ ، عندما عينَ عميداً لكلية العلوم وأستاذاً لعلم الحيوان في جامعة الإسكندرية الحديثة الإنشاء . ومن ١٩٤٨ إلى ١٩٥٢ أسندت إليه مهمة إنشاء قسم علوم البحار بالكلية ، بالتعاون مع زميله القديم من بعثة جون مريّ ، الدكتور عبد الفتاح محمد ، الذي أصبح أستاذاً للأوقيانوغرافيا الطبيعية . وفي عام ١٩٥٢ عين فوزي نائباً لمدير جامعة الاسكندرية ، مع استمراره في التدريس بشعبة الدراسات العليا حتى عين وكيلاً دائماً لوزارة الثقافة الحديثة الإنشاء ، فحمله منصبه هذا إلى القاهرة بعيداً عن الجامعة التي انقطعت صلته بها من ذلك الحين .

وفي عام ١٩٦٠ تقاعد فوزي من منصبه الرسمي ، ودخل - حسب قوله - حلبة عمله الجديد كداعية إنساني ، وكان قد أصدر بالفعل عدة كتب عن أسفاره ، استند في أولها «سندباد عصري» (١٩٣٨) إلى خبراته أثناء بعثة جون مريّ . وابتداءً من عام ١٩٦١ أخذت كتاباته لجمهور من غير المتخصصين في العلوم تكتسب أهمية متزايدة ، فبدأ - ولا يزال مستمراً - في الإسهام في الملحق الأسبوعي لجريدة الأهرام كاتباً في مجالات الأدب والفن والثقافة الإنسانية . وفي السنوات الأخيرة جمعت مختارات من مقالاته هذه وأعيد نشرها في خمس كتب منفصلة تتناول موضوعات متنوعة ، مثل «روائع الموسيقى» ، و«في حرية الفكر» . ومما يزيد من تأكيد اتساع أفاق معارف فوزي واهتماماته ، فإنه قد أصدر أخيراً كتاباً عن «البهضة في فلورنسا» ، لعله أول كتاب من نوعه باللغة العربية .

وطوال سنوات نشاطه الأول في مجالات البحوث والتدريس ، اكتسب حسين فوزي احترام أجيال من العلماء والطلبة الذين اتصلوا به . أما مقالاته الصحفية فدأذعت شهرته بين الملايين كرحالة ومؤرخ وأديب .

أ. ل. رايس

الدكتور عبدالفتاح محمد

كيميائي

ولد عبد الفتاح محمد إبراهيم الفقي في المنصورة ، في ٢٨ يناير / كانون الثاني ١٩٠٥ . وقد عرف دائماً باسم « عبدالفتاح محمد » لأنه لم يستخدم بقية اسمه أبداً . وقد تلقى تعليمه الابتدائي والثانوي في المنصورة ، وهي مركز تجاري وزراعي ، وكانت في قلب الحركة الوطنية التي أدت إلى الثورة المصرية عام ١٩١٩ وما انتهت إليه من الحصول على الاستقلال . وتأثر عبدالفتاح محمد - مثله في ذلك مثل كثيرين من جيله - بحركة إحياء النهضة الاجتماعية والسياسية التي حدثت قبل وبعد التحاقه بكلية العلوم الحديثة الانشاء آنذ في الجامعة المصرية عام ١٩٢٥ . وأصبح عبدالفتاح محمد بعد أربع سنوات واحداً من أول دفعة تخرجت في تلك الكلية ، وهي حقيقة كان يفخر بها دائماً . وقد قام أولئك الخريجون الرواد بدور رئيسي في النهوض بالعلوم في مصر ، وشغلوا كثيراً من الوظائف الكبرى في المؤسسات العلمية والتعليمية .

وقد حصل عبدالفتاح محمد على درجة بكالوريوس العلوم بمرتبة الشرف في الكيمياء ، ولم تلبث أن عرضت عليه وظيفة معيد في الكلية الجديدة في شهر أكتوبر / تشرين الأول ١٩٢٩ ، حيث حصل بعد ذلك على درجة الماجستير في العلوم من نفس الكلية في عام ١٩٣٢ عن أبحاثه في الكيمياء الطبيعية .

وفي عام ١٩٣٣ ، اختير عبدالفتاح محمد ليكون العضو المشارك الممثل للجامعة المصرية في بعثة جون مري إلى المحيط الهندي . واستعداداً لواجباته المنتظرة على السفينة مباحث ، أوفد خلال الصيف في بعثة إلى النرويج لدراسة الأحياءوغرافيا الطبيعية ، وإلى مختبر علوم البحار في بليموث بالملكة المتحدة حيث درس الأساليب التي كانت قد استحدثت آنذاك في القياس اللوني لتحديد الأملاح الغذائية في مياه البحر . وقد أعد هناك أيضاً الأطعم اللازمة لتحديد التركيز الأيوني للهيدروجين بالقياس اللوني في المحيط الهندي ، وذلك تحت إشراف هـ . ن . كوبر ، الذي تحدث إلى كاتب هذه السطور عندما زار بليموث في عام ١٩٦٥ معرباً عن تقديره الكبير لما كان يتمتع به عبدالفتاح محمد من مهارة كبيرة في أعمال المختبرات ، وما كان يتميز به من دقة صارمة وأمانة علمية .

وعاد عبدالفتاح محمد إلى مصر ليعتلي ظهر السفينة مباحث في ٣ سبتمبر / أيلول ١٩٣٣ وهي في طريقها إلى المحيط الهندي . وفي البوطة التي تحولت إليها تلك السفينة ، أثبت عبدالفتاح محمد أنه زميل متمتع لا يكل من العمل . وذكر الأستاذ جاردنر - الزميل بالجمعية الملكية وسكرتير بعثة جون مري - في تقريره له أن عبد الفتاح محمد « . . . رجل فدير إلى أبعد حد ، كان في الجولات الأخيرة للسفينة مباحث قائداً بالغ الكفاءة في شعبته » (التقرير السنوي لمدير البعثة التعليمية

المصرية في لندن ، بتاريخ ١٥ يونيو / حزيران ١٩٣٥) . وفي مذكرات سيويل ، نجله يخص بالإشارة عبدالفتاح محمد ، الذي تولى مهمة المرافق والدليل له أثناء فترة إقامته في مصر عقب عودة البعثة .

وقد نشأت بين حسين فوزي - وهو عالم مصري آخر على ظهر السفينة - وبين عبد الفتاح محمد صداقة وطيدة قوامها الاحترام المتبادل ، استمرت طوال حياة الاثنين .

وكان عبد الفتاح محمد موضوع خبر مثير في الصحف المصرية ، ورد أيضاً في مذكرات سيويل وفوزي ، عندما سقط من السفينة إلى بحر يعج بأسماء القرش . ويذكر عبد الفتاح محمد نفسه ذلك في أطروحته التي قدمها للحصول على درجة الدكتوراه ، مشيراً إلى « شهامة بحارة سفينة صاحب الجلالة المصرية مباحث ، الذين انقذوا حياتي عندما سقطت من على ظهر السفينة إلى البحر في الساعات الأولى من صباح أحد الأيام في شهر مايو / أيار ١٩٣٤ » .

وعاد عبد الفتاح محمد إلى الجامعة في القاهرة بعد وصول السفينة مباحث إلى الإسكندرية في ٢٥ مايو / أيار ١٩٣٤ ، ولكنه لم يلبث أن أوفد في بعثة قصيرة إلى لندن في صيف نفس العام ١٩٣٤ ، عاد منها ليشارك في تخطيط وتنفيذ البعثة المصرية إلى البحر الأحمر ، التي استمرت من ديسمبر / كانون الأول ١٩٣٤ حتى فبراير / شباط ١٩٣٥ ، وتولى فيها مركز الأخصائي الأول في الأحياء الجغرافية والطبيعية والكيميائية ، كما كان قائداً للبعثة في جولتين من جولاتها الأربع^(*) .

وسافر محمد بعد ذلك في بعثة طويلة (١٩٣٥-١٩٣٩) إلى أوروبا ، مسلحاً بالمادة الخام التي جمعها من هاتين البعثتين البحريتين الهامتين . وانتفع في هذه المناسبة من أحد التقاليد الممتازة التي كان يتبعها نظام التعليم المصري منذ القرن التاسع عشر ، حيث كانت البعثات تستغل كوسيلة لاكتساب الخبرة في الفروع الجديدة للعلم والمعارف الإنسانية ، وفي ظل ذلك التقليد ، كانت الفرصة تتاح لطلاب البعثة كي يكتسب المزيد من الخبرة النظرية والعملية ، بالإضافة إلى حصوله على درجته الأكاديمية . وحملت البعثة عبد الفتاح محمد إلى جامعة كيمبردج ، حيث التقى بالأستاذ ج. س. جاردنر ، الزميل بالجمعية الملكية ، وجدد علاقته بزملائه في بعثة مباحث: سيويل وطومسون وجيلسون وماكان . وبعد انتهاء دراسته في كيمبردج ، أوفد محمد إلى جامعة ليفربول كي يعمل في إعداد أطروحته للدكتوراه مع ج. برودمان ، الزميل بالجمعية الملكية وأستاذ الأحياء الجغرافية والطبيعية ، الذي كانت قد جاءت توصية من الأستاذ جاردنر بشأن محمد . وفي ليفربول كتب عبد الفتاح محمد المجلدات الثلاثة التي تتألف منها أطروحته للدكتوراه ، كما اشترك في جولات في بحر أيرلندا في صيفي عامي ١٩٣٦ و١٩٣٧ .

(*) انظر أيضاً : S.A. Morcos.(1984) The Egyptian Expedition to The Red Sea 1934/35. *Deep Sea Research* ,

وعاد عبد الفتاح محمد إلى مصر من جوالتور السياسي الذي ساد أوروبا في عام ١٩٣٩ ، بعد أن كان قد أمضى عامين في قسم الأوقيانوغرافيا بجامعة ليفربول ، وتسعة أشهر في جامعة كيمبردج ، وستة أشهر في معهد دراسات المد والجزر في بيدستون بالملكة المتحدة ، وستة أشهر في معهد علوم البحار بجامعة برلين ، وأربعة أشهر في المختبر البحري في بليموث ، وأربعة أشهر أخرى في المختبر البحري الألماني في هامبورج . وبفضل الخطة السخية والذكاة للبعثة ، أصبح عبد الفتاح محمد بذلك على دراية طيبة بمعظم المدارس الرئيسية لعلم الأوقيانوغرافيا في أوروبا ما قبل الحرب العالمية الثانية ، وأقام صلات قوية مع تلك المؤسسات ، ساعدته بعد ذلك على تقديم قسم الأوقيانوغرافيا الجديد الذي - ترأسه بعد حين وتقديم علمائه الشباب إلى تلك المؤسسات الأجنبية ، ولا سيما جامعتي ليفربول وكيل .

وبعد عودة عبد الفتاح محمد من أوروبا بدرجة الدكتوراه ، عين محاضراً في الكيمياء الطبيعية بجامعة القاهرة في شهر مارس / آذار ١٩٤٠ .

وزادت الحرب العالمية الثانية من أبعاد عبد الفتاح محمد عن الأوقيانوغرافيا وعن علمائها في الخارج ، فأعير أستاذاً ورئيساً لقسم الكيمياء بكلية المعلمين العليا في بغداد بالعراق ، من أغسطس / آب ١٩٤١ حتى أغسطس / آب ١٩٤٣ . وشجعه اهتمامه بالنشر باللغة العربية على إصدار كتابيه في الكيمياء للمدارس الثانوية ، اللذين نشرهما عام ١٩٤٥ ، وظلا طوال عدة سنوات هما الكتابان المدرسيان المختاران من وزارة المعارف المصرية لتدريس الكيمياء في المدارس المصرية .

وبعد عودة عبد الفتاح محمد من بغداد ، انتخب رئيساً لجمعية خريجي كلية العلوم وأصبح رئيس تحرير مجلتها الشهرية « رسالة العلم » التي كانت تصدر بالعربية . وقد استقال من رئاسة الجمعية في فبراير / شباط ١٩٤٦ ولكن استقالته لم تقبل وأعيد انتخابه رئيساً في جمعية عمومية غير عادية للجمعية انعقدت في ٢٢ مارس / آذار ١٩٤٦ .

وفي مايو / أيار ١٩٤٦ غادر القاهرة إلى جامعة الإسكندرية حيث عين أستاذاً مساعداً للكيمياء الطبيعية ، وهناك التقى بزميله الأكبر في السفينة باحث ، حسين فوزي ، الذي كان قد أصبح أول عميد لكلية العلوم وأستاذاً لعلم الحيوان في الجامعة الجديدة . ولم يلبث الإنسان أن بدء التخطيط لإنشاء قسم للأوقيانوغرافيا بالكلية ، وتحقيق هدفها بالفعل في عام ١٩٤٨ ، وأصبح ذلك أول قسم من نوعه في كل الجامعات العربية والأفريقية .

وكان إنشاء ذلك القسم في عام ١٩٤٨ إيذاناً بعودة عبد الفتاح محمد إلى الأوقيانوغرافيا بعد انقطاع طال عشر سنوات تقريباً ، وأصبح يستمتع بإلقاء محاضراته في الأوقيانوغرافيا الطبيعية والكيميائية ، ويقضي وقته في تطوير قسم الدراسات العليا الذي بلغ معدل المسجلين فيه خمسة طلاب كل عام . وقد دُعي كاتب هذه السطور - الذي كانت معرفته بالأستاذ عبد الفتاح محمد ترجع إلى سنوات عمله في جامعة القاهرة - دُعي في عام ١٩٥٠ للانضمام إلى القسم

الجديد ، فكانت تلك بداية ارتباط طويل الأمد . وقد عينَ عبد الفتاح محمد أستاذاً للأحياء في الطبعة والكيمياء في عام ١٩٥٠ ، ثم حصل على زمالة من برنامج فولبرايت أنحت له أن يعمل في معهد سكريبس للأحياء في الولايات المتحدة الأمريكية من يناير / كانون الثاني حتى يونيو / حزيران ١٩٥١ .

ثم أصبح عبد الفتاح محمد عميداً لكلية العلوم بجامعة الاسكندرية من فبراير / شباط ١٩٥٣ حتى مارس / آذار ١٩٥٧ ، عندما عينَ نائباً لمدير الجامعة . وظل يشغل هذا المنصب الأخير طوال ثماني سنوات إلى أن تقاعد في يناير / كانون الثاني ١٩٦٥ في سن الستين . وكان أحد الشعراء المتبعة في مصر في ذلك الحين يميز بين « أهل الثقة » و « أهل الخبرة » ، إشارة إلى اعتماد الحاكم آنذاك على أولئك الذين كان يرى أنهم أهل لثقته ، وتفضيله لهم على الأخصائيين (التكنوقراط) . وكان عبد الفتاح محمد مشهوراً بأنه تكنوقراطي كفاء وقدير . ورغم أنه أصبح مديراً للجامعة بالنيابة من ديسمبر / كانون الأول ١٩٥٨ إلى مايو / أيار ١٩٥٩ ، ثم في ١٩٦٣ / ١٩٦٤ بسبب خلو منصب مدير الجامعة ، إلا أنه لم يرق إلى هذا المنصب أبداً ، واحتمل مرتين قسوة أداء واجب استقبال مدير جديد للجامعة ظل هو يعمل نائباً له .

وقد احتل عبد الفتاح محمد مركزاً رائداً وكان له فضل السبق في مناسبات كثيرة في علم الأحياء الجيد . فقد ذهب مع السفينة مباحث إلى خليج العقبة بعد أربعين سنة من أول بعثة تمسوية زارته على ظهر السفينة « بولا » ، ولاحظ هناك للمرة الأولى الزيادة « الأدياباتية » *adiabatic* في درجة حرارة المياه العميقة للخليج ، كما قاس محتوى الفوسفات ودرجة تركيز أيونات الهيدروجين ومحتوى الأوكسجين ، وكان هو أول من لاحظ وجود طبقة متوسطة ذات محتوى أدنى من الأوكسجين ومحتوى أقصى من الفوسفات في البحر الأحمر الشمالي مع غيابه في الخليج . وكان عبد الفتاح محمد كذلك أول من وصف تبادل المياه في مضيق تيران بين الخليج والبحر الأحمر ، ودورة التيارات المائية وأصل مياه القاع في البحر الأحمر الشمالي . وتعتبر القطاعات العرضية التي أجراها في البحر الأحمر الشمالي من أوائل ما تم عمله في هذا الصدد ، ومن القلائل المتوفرة عن هذه المنطقة . وقد أسهم عمله الذي استمر تسعة أشهر في المحيط الهندي لإسهاماً ثميناً في نتائج الاستقصاءات الطبيعية والكيميائية التي أجرتها بعثة جون مري ، حيث نشر طومسون وجيلسون بعضاً من هذه النتائج ، تاركين الملاحظات والأرصاء الخاصة بتركيز أيونات الهيدروجين لعبد الفتاح محمد . وقد أوضحت دراساته الظروف التي تحد من عمق نشاط البلاكتون النباتي في المناطق المدارية ، وأصل وطبيعة وحركة تيار الأنتاركتيكا المتوسط والندي الهندي الشمالي المتوسط .

وعندما فرغ عبد الفتاح محمد من كتابه أطروحته في ليفربول ، كان الأستاذ ج . برودمان قد كتب (ديسمبر / كانون الأول ١٩٣٨) ما يلي : « عندما توضع في الاعتبار كفاءة عبد الفتاح محمد العملية والنظرية ومدى درايته بالأحياء الجيد ، يتبين أن مركزه في هذا العلم يتميز تميزاً غير عادي إلى

حد بعيد . إلا أن هذه الآفاق العريضة والتوقعات الكبيرة لم تلبث أن تقطع بها الطريق ، لأن المسار العلمي لعبد الفتاح محمد - مثله مثل كثير من العلماء في البلدان النامية - راح ضحية للظروف المعاكسة . فكانت هناك أولاً تلك السنوات العشر (١٩٣٩ - ١٩٤٨) التي قضاه في تدريس الكيمياء بالقاهرة وبغداد والاسكندرية ، وفي انشغاله برئاسة جمعية الخريجين . ثم جاء تفرغه للعمل تفرغاً كاملاً في قسم الأحياء الجغرافية (علوم البحار) بجامعة الإسكندرية قصير الأمد نسبياً ، من ١٩٤٨ حتى ١٩٥٣ ، وانقضى جانبه الأكبر في الأنشطة المتعلقة بإنشاء هذا القسم الجديد . ومنذ ١٩٥٣ حتى تقاعده في ١٩٦٥ ، استمر عبد الفتاح محمد في تدريس الأحياء الجغرافية ، ولكن ثقل أعبائه كعميد للكلية ونائب لمدير الجامعة لم يترك لهذا الأحياء الجغرافي المبرز وقتاً لإجراء البحوث ، وهي حقيقة كان يذكرها كثيراً بأسف وحسرة .

وبعد إحالته إلى التقاعد من جامعة الإسكندرية مباشرة ، انتقل عبد الفتاح محمد إلى جامعة طرابلس في ليبيا حيث عمل أستاذاً للكيمياء في كلية العلوم ، وظل يعمل في ليبيا حتى وافاه الأجل فجأة في طرابلس في ٢٣ سبتمبر / أيلول ١٩٦٧ .

وقد خلف عبد الفتاح محمد أرملته المرحومة السيدة / نعمت نصار ، التي كانت تعمل مديرة مدرسة ثانوية فنية للبنات في الإسكندرية ، وابنته الدكتورة سوسن عبد الفتاح محمد ، الأستاذة المساعدة بكلية الصيدلة بجامعة الإسكندرية .

سليم أ . مرقس

هـ . سي . جيلسون

الكيميائي المساعد

ولد « هيو كاري جيلسون » في عام ١٩١٠ في بيرمنجهام ، حيث كان أبوه ناظراً لمدرسة الملك أدوارد ، وتلقى تعليمه في كلية وينشستر من ١٩٢٤ إلى ١٩٢٩ ، ثم التحق بكلية ترينيتي بجامعة كيمبردج لدراسة العلوم الطبيعية ، حيث تخرج بمرتبة الشرف الأولى في صيف عام ١٩٣٣ ، قبل إبحار السفينة « مباحث » في رحلتها بوقت قصير .

وفي كيمبردج ، تأثر جيلسون بصفة خاصة بمدير دراسته ، سي . ف . أ . باتنين ، الذي يرجح أن يكون تأثيره هو الذي حفز جيلسون إلى دراسة توزيع المركبات النيتروجينية وعلاقتها بالبلانكتون أثناء بعثة جون مري .

غير أن أستاذ علم الحيوان ، جون ستانلي جاردنر ، هو الذي يرجع إليه الفضل في توجيه الدعوة للاشتراك في البعثة إلى جيلسون (وإلى ماكان) . وبعد إنهائه البعثة ، قام جيلسون ببعض البحوث التجريبية في مختبر بلموث ، ثم عاد إلى كيمبردج حيث وقع عليه الاختيار عام

تراحم موجزة لأعضاء اللجنة الرئيسيين ٣٠١

١٩٣٥ للتمتع بمنحة زمالة مدتها ثلاث سنوات كي يعالج النتائج التي تم الحصول عليها من بعثة مباحث.

وتحت تأثير ستانلي جاردنر مرة أخرى ، قاد جيلسون بعثة « بيرسي سلاذن » إلى بحيرة تيتيكাকা في بيرو لاستقصاء أحياء البحيرة الحيوانية والنباتية ودراسة كيميائتها . وأثناء غيابه في أمريكا الجنوبية ، عُيِّن جيلسون معيداً لعلم الحيوان في كيمبردج ، حيث ظل يشغل تلك الوظيفة حتى نشوب الحرب العالمية الثانية .

وخلال الفترة ١٩٤٠ - ١٩٤٤ ، أعير جيلسون لمجلس البحوث الطبية كي يعاون - في إطار قسم علم الحيوان - في تشغيل وحدة تحفيف بالتجميد صممها وتولى إدارتها الدكتور ر. أ. ن. جريفز «R.I.N. Greaves» لإنتاج بلازما الدم المجففة لاستخدامها في عمليات نقل الدم في البحرية الملكية .

وعند انتهاء الحرب أخذ جيلسون يبحث عن مجال تغيير بعيد عن كيمبردج وعن قسم لا يولي تقديراً كبيراً للايكولوجيا أو للعمل الميداني . وعُرض عليه في تلك الفترة كرسي علم الحيوان في جامعة ساوثهامبتون الحديثة المستقلة ، ولكن منصب مدير « رابطة بيولوجيا المياه العذبة » أصبح شاغراً في عام ١٩٤٦ ، فاختار جيلسون هذا المنصب الأخير بما يتيح من فرص تنظيم البحوث الأيكولوجية والعمل الميداني ، مفضلاً إياه على تدريس علم الحيوان في جامعة ساوثهامبتون .

وقد أتمه اهتمام جيلسون إلى بيولوجيا المياه العذبة أصلاً في كيمبردج ، بشوحيه من ج. ت. «J.T. Saunders» سوندرز ، الذي كان له أيضاً تأثير رئيسي على ت. ت. ماكان . فقد كان سوندرز - إلى جانب ف. أ. فريتش «F.E. Fritsch» و. و. هـ. بيرسول «W.H. Pearsall» من مؤسسي رابطة بيولوجيا المياه العذبة ، وكان يدير دورة دراسية صيفية عن الهيدرولوجيا تولى أمرها جيلسون عندما ترك سوندرز القسم ليصبح ضابطاً إدارياً في الجامعة .

هـ. سى. جيلسون

ت. ت. ماكان

أخصائي مساعد التاريخ الطبيعي

ولدت ت. ت. (كيت) ماكان عام ١٩١٠ ، وقضى سنوات صباه سعيداً في عالم يدور حول الخيول والكلاب ورياضات الريف الطليق ، ويبعد بعداً شاسعاً عن عالم الدراسات الأكاديمية . وتلقى تعليمه في ولنجتون ، حيث كان المأمول أن يقتفى بعد ذلك خطى أبيه ويلحق بالجيش ، ولكنه أدرك حينذاك أنه لم يخلق للحياة العسكرية . واستمع مرة إلى محاضرة

عن البعوض ، ألقاها ج. ف. مارشال «J.F. Marshall» ، مؤسس المعهد البريطاني لمكافحة البعوض ، فأنارت اهتمامه بتلك الحشرات ، واكتشف بعد ذلك أنه يمكن أن يكسب عيشه من دراسة أمثال تلك الكائنات . وانتهى به ذلك إلى أن يتجه لاستكمال تعليمه إلى جامعة كيمبردج ، بدلاً من كلية ساندهرست الحربية . ووقع اختياره على كلية كرايست كوليدج لأن عميدها كان قد ألف كتاباً أعطاه لما كان أستاذه في البيولوجيا كي يقرأه في عطلته . وكان ذلك الاختيار موفقاً ، لأن استاذ العلوم في كلية كرايست كان ج. ت. سوندرز «J.T. Saunders» أحد مؤسسي رابطة بيولوجيا المياه العذبة .

وفي كيمبردج أنشأ ماكان صداقات عديدة مع زملاء من المهتمين بالبيولوجيا والتاريخ الطبيعي ، كان من بينهم هيو جيلسون - الذي تأثر هو أيضاً ب. ج. ت. سوندرز ، وجاك كيتشنج الذي أصبح فيما بعد أستاذاً للبيولوجيا بجامعة « أبست أنجليا » . وكان كيتشنج يمتلك يختاً وخوذة غطس يستخدمهما في إجراء دراسات واسعة النطاق للأحياء البحرية ، فدعا ماكان كي يعاونه في عمله ذلك . وفي عام ١٩٣١ قرر الصديقان أن يأخذا إجازة يتجولان فيها باليخت ويمارسان الغطس والدراسة . غير أن هذا المشروع مات في مهده عندما هبت عاصفة فكسرت صاري اليخت ، واضطر أن يستخدم محركه الاحتياطي كي يبلغ ملجأ في ميناء « بنزاس » ، حيث أدت حالته بما يبدو فيها من تلف ظاهر إلى لفت نظر المخبر الصحفي المحلي الذي كان - على غير المتوقع - جاهلاً بالبحر والإبحار جهلاً تاماً ، فنشر عن الأمر مقالة في الصحيفة المحلية مجردة من المنطق ، لم تلبث الصحف اليومية الكبرى أن نقلتها عنه ، حيث قرأها جون ستانلي جاردنر أستاذ علم الحيوان في كيمبردج ، الذي كان في نفس الوقت من أكثر هواة اليخوت تحمساً ، فأراد أن يعرف حقيقة ما حدث بالفعل . وعلى ذلك فإنه في بداية فصل الحريف الدراسي التالي - عندما تبين أن كيتشنج قد تخرج - وجه الدعوة إلى ماكان ليتناول معه الشاي في أحد أيام الأحد ويخبره بما حدث . وجرى خلال الحديث ذكر خطط لبعثة أقيانوغرافية يزمع القيام بها بعد عامين ، رغم أن ماكان لم يعين رسمياً في تلك البعثة إلا في شهر يونيو / حزيران عام ١٩٣٣ .

وكان هدف ستانلي جاردنر أن يلتحق ماكان بعد البعثة بالعمل في متحف التاريخ الطبيعي بلندن كي يدرس عينات قاع المحيط التي ظل جاردنر يجمعها منذ رحلة السفينة « تشالنجر » . إلا أن ماكان بجذوره الرفيعة بدا مفتقراً إلى التحمس لتلك المهمة فجعل نفسه بذلك محلاً للاستياء . وقدر لعينات القاع التي جمعت من بعثة جون مري أن يتولى دراستها بدلاً منه في كيمبردج ج. د. هـ. وايزمان «J.D.H. Wiseman» ، الذي انتقل للعمل في متحف التاريخ الطبيعي عام ١٩٣٦ .

ومن حسن حظ ماكان أن رابطة بيولوجيا المياه العذبة - التي أنشئت في سنة الأزمة الاقتصادية (١٩٢٩) - كانت مع حلول عام ١٩٣٤ قد تمكنت من الحصول على بعض المال

فأعلنت عن وظيفتين جديدتين بها ، مرتب كل منها ١٥٠ جنيه استرليني في السنة . وكان ماكان قد سبق له العمل في مختبر الرابطة ، ففاز بإحدى هاتين الوظيفتين . وكان موضوع الدراسة في أول بحث قام به هو إيكولوجيا الكوريكسيدات ، وهي عائلة من بق الماء يشغل كل نوع فيها موثلاً متميزاً ، يتراوح من البرك الواقعة قرب قمم الجبال إلى برك المياه الزعاق المجاورة للبحر .

وفي عام ١٩٤١ وجد ماكان نفسه ملتحقاً بالفيلق الطبي في الجيش الملكي البريطاني ، وإن كانت دراساته السابقة عن البعوض قد جعلت منه ضابطاً برتبة ملازم ، بدلاً من أن يكون مجنّداً برتبة نقر ، مثلما حدث لخمس خريجين آخرين ألحقوا فيما بعد تحت رئاسته . وقرب نهاية العام ، عين ماكان أخصائياً في الحشرات برتبة رائد (ميجور) ، ملحقاً بمختبر ميداني للملاريا أبحر في ديسمبر / كانون الأول ١٩٤١ إلى العراق وإيران . وفي بغداد ، التقى ماكان على غير موعد لقاء سعيداً مع عبدالفتاح محمد ، الذي كان يشتغل آنئذ بالتدريس في العراق . وبعد عامين ، انتقلت الوحدة إلى الهند وبورما .

وبعد سنوات أربع قضاها ماكان وراء البحار ، عاد إلى وطنه حيث تم تسريحه من الخدمة العسكرية في ١٩٤٦ ، فعاد إلى عمله في رابطة بيولوجيا المياه العذبة ، ليجد أن هيو جيلسون قد تحول هو الآخر عن البحر إلى المياه العذبة ، وأنه على وشك أن يعين مديراً للرابطة . ولم يلبث ماكان أن بدأ دراسة تصنيف عذاري الـ « إيفيميروبتيرا Ephemeroptera » ، وانتقل بعد انتهائه من ذلك إلى دراسة إيكولوجيا العذاري ، ثم بالتدرج إلى القيام باستقصاءات أوسع شمولاً عن الأحياء الكبيرة في المجاري المائية والأنهار والبحيرات ، ونشر بحوثاً كثيرة في المجلات العلمية وألف خمسة كتب . وشغل ماكان لمدة خمس سنوات منصب السكرتير العام للرابطة الدولية لدراسات المياه العذبة ، ثم تقاعد في عام ١٩٧٦ ، ولكنه ذهب بعد ذلك في نفس العام إلى الولايات المتحدة الأمريكية حيث قضى اثني عشر شهراً أستاذاً زائراً بجامعة أوهايو في مدينة أثينا (الأميركية) (*) .

ت. ت. ماكان

الضباط المصريون الأربعة على السفينة مباحث

إن جذور البحرية المصرية الحالية يمكن تتبعها إلى بداية القرن التاسع عشر ، عندما قام محمد علي ، بمساعدة من عدة دول أوروبية ، بإنشاء القاعدة البحرية في الإسكندرية . إلا أن

(*) ملاحظة من المحرر .

لم تمتد العمر بكت ماكان ليرى هذا الكتاب مطبوعاً ، إذ أنه توفي في بيته بمقاطعة كمبريا في إنجلترا يوم ١٢ يناير / كانون الثاني ١٩٨٥ .

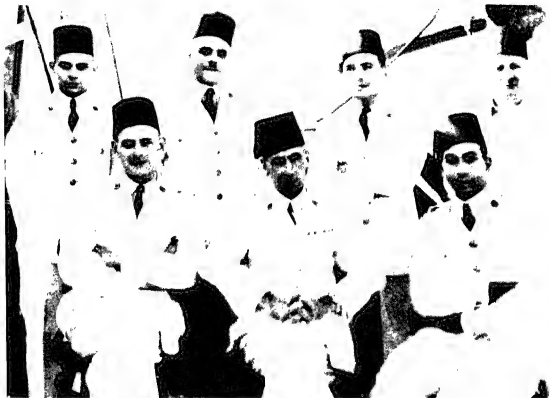
تحديث هذه البحرية لم يتم إلا بعد الحرب العالمية الأولى (١٩١٤ - ١٩١٨)، عندما بدأ إيفاد صبية في الثالثة عشرة من أعمارهم إلى إنجلترا للتدريب لمدة سبع سنوات. وقد أتاح لهم هذا التدريب أن ينهضوا فيها بعد بأعباء مراكز رئيسية في البحرية المصرية وفي إدارات أخرى، مثل مصلحة خفر السواحل وهيئة قناة السويس. ومن بين هؤلاء الخريجين، أنتخبر الضباط البحريون الذين اشتركوا في بعثة جون مري (أحمد بدر وأحمد ثروت) وفي البعثة المصرية التي تلتها إلى البحر الأحمر في ١٩٣٤ / ١٩٣٥ (محمد شكري ومحمد ناشد وفوزي عوض). ويجدر أن نذكر هنا أن جميع طاقم البحارة المصريين (وعدددهم ٢٤) الذين اشتركوا في بعثة جون مري قد اختيروا من بين العاملين في مصلحة خفر السواحل المصرية، ولا يستثنى من ذلك سوى نجار السفينة.

وكان الطلبة المصريون الصغار يوفدون في مجموعات صغيرة متتابعة في أوائل عشرينيات القرن الحالي، لكي يتدربوا في نفس الكلية البحرية المعروفة باسم كلية التدريب الملاحي، على سفينة صاحب الجلالة البريطانية «وورسستر» الراسية أمام جرينهايث في نهر التيمس. وكانت بعض الصحف المصرية في ذلك الوقت تنشر صور الطلبة المصريين في الكلية أحياناً. ويبدو أن هذه الكلية كان لها أثر باق على ذلك الجيل من الضباط البحريين، حيث كانت تجمعهم معاً وهم الوافدون من كل أركان مصر. وقد لاحظ كاتب هذه السطور كيف كان هؤلاء الضباط يستعيدون ذكريات خبرات سنوات تدريبهم الأولى تلك بحنين كبير. ومن ثم فقد يكون من المفيد هنا أن نورد بعض المعلومات عن هذه المدرسة الفريدة.

كانت الكلية(*) تسمى في الأصل - ببساطة - «سفينة التيمس لتدريب الضباط البحريين»، وقد انشئت عام ١٨٦٢، وكانت تمول من مساهمات يدفعها التجار وأصحاب السفن وشركات التأمين. وإعارت الأيمرالية للكلية سفينة صاحب الجلالة البريطانية «وورسستر»، وهي فرقاطة حولتها ١٥٠٠ طن بنيت عام ١٨٤٣. وفي عام ١٨٧٦ استعير عن هذه السفينة بسفينة خشبية أكبر، حولتها ٣٢٤٠ طن، بنيت جسمها أصلاً عام ١٨٣٣ في ميناء بورتموث، لتتكون سفينة شراعية حربية (أي نموذجاً أولياً لما أصبح فيما بعد بارجة حربية). وأطلق عليها في البداية اسم «رويال سوفرين». غير أن هذا الاسم تغير في عام ١٨٣٩ أثناء استكمال بنائها فأصبح «رويال فريدريك». وفي عام ١٨٥٣ - بعد أن كان بناؤها قد تم - جرى تحويلها من سفينة شراعية إلى سفينة بخارية، وزودت بمحركات قوتها ٥٠٠ حصان. وفي عام ١٨٥٤ تم أخيراً انزالها إلى الماء، وأطلق عليها في النهاية اسم «فريدريك وليم».

ويتميز التاريخ البحري لهذه السفينة بانعدام الأحداث المميزة. وعندما أعيرت للجنة إدارة وورسستر في عام ١٨٧٦، تغير اسمها مرة أخرى ليصبح سفينة صاحبة الجلالة وورسستر،

تراجم موجزة لأعضاء البعثة الرئيسية ٣٠٥



الشكل ٤٠ - صباط السفينة مباحث ، (جلوس) من اليسار إلى اليمين : ج . حريجر والكائن ك . ن . مكيري
وأحمد بدر (وموف) من اليسار إلى اليمين : ادوارد مرقص وعمود بخار وأحمد بروت ولويد حونر

وكان ذلك أسلوباً شائعاً في تلك الفترة عندما تخلف سفينة سفينة أخرى في القيام بمهمة معينة .

وفد ظلت سفينة صاحب الجلالة « وورسستر » التابعة هذه تستخدم حتى عام ١٩٤٥ ،
عندما حلت محلها سفينة بنيت خصيصاً لتدريب الضباط البحريين ودشنت عام ١٩٥٥ باسم
سفينة صاحب الجلالة « اكسموت » وكما حدث من قبل ، تغير اسم هذه السفينة الثالثة فأصبح
« وورسستر » عندما بدأت تستخدمها كلية التيس لتدريب الضباط البحريين . أما الضباط
البحريون المصريون فقد تلقوا تدريبهم على السفينة « وورسستر » الثانية .

ونظراً لأن كلية تدريب الضباط البحريين لم تكن ترتبط بالبحرية الملكية البريطانية ارتباطاً
مباشراً ، فإن استخدام لقب « سفينة صاحب الجلالة » في تسميتها ليس دقيقاً ، لأن استخدام
هذا اللقب قاصر على السفن التي لا تزال في الخدمة في البحرية الملكية . ويبدو أن استخدام
لقب « سفينة صاحب الجلالة » من جانب كلية تدريب الضباط البحريين في تسمية السفينة
« وورسستر » يرجع في أصله - ببساطة - إلى مجرد خطأ استقر وأصبح مقبولا في الاستعمال على

مدى السنين ، حتى تم إقراره رسمياً عام ١٩٤٦ .

ويود كاتب هذه السطور أن يعرب عن امتنانه لكل من عاونوه بتقديم معلومات أسهمت في إعداد تراجم الضباط المصريين الأربعة التي يضمها هذا المجلد . ويتوجه الكاتب بالشكر الخاص إلى عائلات المرحوم أحمد ثروت ، والرحوم أدوارد مرقس والرحوم لواء بحري سامي زكي ، والأستاذ شريف رمضان من معهد علوم البحار والمصايد بالإسكندرية ، والمهندس محمد حسين طه ، كبير المهندسين (المتقاعد) على سفينة البحوث « مباحث » ، والأستاذ / مصطفى النجار بصحيفة الأهرام المصرية . كما يذكر الكاتب بالتقدير اهتمام محرر هذا المجلد - توني رايس - وجهوده في توفير المعلومات عن كلية تدريب الضباط البحريين سفينة صاحب الجلالة « وورستر » ، وعن كلية « ساوث شيلدز » البحرية الفنية .

سليم أ. مرقس

الملازم أول أحمد بدر - الضابط الأول

ولد أحمد بدر في ٩ ديسمبر / كانون الأول ١٩٠٩ . وفي سن مبكرة لا تتجاوز ثلاث عشر سنة أوفد في بعثة دراسية حكومية لتعلم «الفنون البحرية العسكرية والتجارية» ، في إنجلترا ، حيث انتهى إلى الحصول على رتبة ملازم ثان في البحرية الملكية البريطانية ، بعد أن اجتاز جميع الامتحانات والاختبارات « بدرجة الإمتياز » . وعمل أحمد بدر بعد ذلك عدة سنوات في البحرية التجارية البريطانية ، وحصل على شهادة ضابط ثان من وزارة النقل في المملكة المتحدة . وقد امتدت أسفاره الواسعة خلال حياته المهنية فحملته إلى الكثير من محيطات العالم وبحاره ، وكان دائم الإمتياز في عمله ، كما كان يشتهر بقوته البدنية الملحوظة .

وفي ١٠ مايو / أيار ١٩٢٩ التحق أحمد بدر بخدمة الحكومة المصرية برتبة ملازم ثان ، وفي أول يناير / كانون الثاني ١٩٣٠ رقي إلى رتبة ملازم أول ، ثم اختارته مصلحة خفر السواحل المصرية للاشتراك في بعثة جون مري إلى المحيط الهندي على ظهر سفينة الأبحاث « مباحث » . وكان سلوكه النموذجي ومشاركته النشطة في هذه البعثة موضع الإعتراف والتقدير من ربان السفينة ومن قائد البعثة ، وأسهم ذلك في ترقيته إلى رتبة ملازم بحري (يوزاشي) في ١ يونيو / حزيران ١٩٣٤ .

وبالإضافة إلى عمله كضابط أول للسفينة أثناء البعثة ، ساهم بدر بالعمل مع اللفتنانت كوماندر فاركوهارسون كأخصائي خرائط ، ودرس طبوغرافية قاع البحر مستخدماً جهاز مسبار الأعماق بالصدى الذي كان قد تم تطويره حديثاً وركب في السفينة لأول مرة . وقد اكتسب بدر خبرة كبيرة في استخدام هذا الجهاز الذي أحدث ثورة في المعلومات عن طبوغرافية وطبيعة قاع المحيط الهندي ، وقام بمفرده بعمل فاركوهارسون عندما غادر هذا الأخير السفينة مدة ١٢ يوماً لدراسة مغناطيسية الأرض في الجزر الحلقية بأرخبيل المالديف .

٣٠٧ تراجع موجزة لأعضاء البعثة الرئيسيين

وعاد بدر إلى مصر في مايو / أيار ١٩٣٤ . وبعد ستة أشهر انضم إلى البعثة المصرية إلى البحر الأحمر ، من ١٨ ديسمبر / كانون الأول ١٩٣٤ حتى ٢٠ فبراير / شباط ١٩٣٥ ؛ وكان قد انتقل في هذه الأثناء من مصلحة خفر السواحل إلى إدارة اليخوت الملكية . وانضم بدر في هذه المرة إلى الفريق العلمي للسفينة « مباحث » كأخصائي خرائط ، ونشر عمله عن قاع البحر الأحمر في بحث أعده بدر وكروسلاند ضمن تقارير البعثة المصرية^(٩) . وكانت تلك أول دراسة تفصيلية للبحر الأحمر الشمالي جرت باستخدام مسبار الصدى الحديث التطوير ، مما أتاح للبعثة اكتشاف العديد من الظواهر الطبوغرافية التي لم تكن معروفة من قبل .

وكانت أول خريطة أعماق للبحر الأحمر تستند أساساً إلى عمليات السبر التي قامت بها سفينة البحوث « بولا » (١٨٩٥ - ١٨٩٦) وإلى خرائط الأميرالية البريطانية في نهاية القرن التاسع عشر . وكانت هناك ثلاثة قطاعات أو خطوط لنقط السبر ، تمثل مسارات الكابلات المغمورة ، هي التي تظهر على طول محور خليج السويس والبحر الأحمر . لذلك قامت سفينة البحوث « مباحث » بتنفيذ سبعة قطاعات سبر عرضية في البحر الأحمر الشمالي وخمس قطاعات عرضية في خليج العقبة . وكانت تلك هي أولى القطاعات التي تنفذ في تلك المنطقة باستخدام مسبار للصدى ، وظلت نتائجها معتمدة لم يطرأ عليها تحسين لمدة ٢٧ عاماً ، إلى أن قامت سفينة البحوث « أراجونيز » في عام ١٩٦١ بتنفيذ ٥٤ قطاع سبر عرضي ، وأضافت إليها سفينة البحوث « تشين » عشرة قطاعات أخرى في عام ١٩٦٤ .

وكان من بين الظواهر الرئيسية التي اكتشفها بدر « غور مباحث ١ » (٢٣٠٠ متر) الذي يقع حول خط العرض ٢٠ ر ٢٥° شمالاً ، بين رصيف « أبو الكيزان » (دايدالسوس) المرجاني وساحل شبه الجزيرة العربية إلى الشمال الشرقي ، و« غور مباحث ٢ » (١٨٢٩ متراً) الذي يمثل أقصى عمق موجود في خليج العقبة . وكان أقصى عمق مسجل في خليج العقبة حتى ذلك الحين لا يزيد عن ١٢٨٧ متراً ، وهو الذي سبرته سفينة البحوث « بولا » في ١٨٩٥ - ١٨٩٦ . وقد ذكر بدر وكروسلاند (١٩٣٩) عن هذا الاكتشاف ما يلي :

« من خلال السبر في خطوط عرضية تقطع خليج العقبة . . . اكتشفنا غوراً يبلغ عمقه الأقصى ١٠٠٠ قامة قرب الجانب الشرقي من الخليج ، وبه أرضة على عمق ٢٠٠ - ٣٠٠ قامة في الغرب . . . إلا أن الإنحدار في الجانب الشرقي يبدو هائلاً حقاً عندما نتذكر أنه يستمر فوق مستوى سطح البحر على شكل جبال ترتفع عدة آلاف من الأقدام . وإذا كان البحر الأحمر يتميز بعمقه الكبير بالنسبة لعرضه ، فإننا نجد هنا عمقاً مماثلاً تقريباً لعمق البحر الأحمر ، ولكن »

Badr, A.M. and C. Crossland (1939). Topography of the Red Sea Floor. In: *Reports on the Preliminary Expedition For the Exploration of The Red Sea on the R.R.S. «MABAHITH» (December 1934- February 1935)*. Publications of the Marine Biological Station, Ghardaqa, Vol. 1, pp 13-20

في خليج يقل عرضه عن عُشر عرض البحر الأحمر. وتنسجم طبوغرافية الساحل مع هذا العمق، إذ أنه يرتفع بانحدار بالغ الشدة والحدة في جبال تخرج منتصبة من الماء. وإذا استثنينا الجزء الجنوبي، فإن هذا الارتفاع الحاد لا يترك أي فراغ للسفح الساحلي المتسع الذي يمثل ظاهرة دائمة في سواحل البحر الأحمر...».

وقد حصل أحمد بدر بعد ذلك على ترقيةات عديدة، ثم انتقل إلى السلاح البحري المصري، وأصبح أميراً للبحر (أميرالا) وقائداً عاماً للسلاح البحري الملكي المصري في ١ يوليو/ تموز ١٩٤٨، وظل يشغل هذا المنصب الأخير حتى تقاعد في ٦ أكتوبر/ تشرين الأول ١٩٥٠. وقد توفي أحمد بدر في أكتوبر/ تشرين الأول ١٩٥٣.

سليم. أ. مرقس

الملازم أول أحمد ثروت، الضابط الثاني

ولد أحمد ثروت بالقاهرة في ١ يناير / كانون الثاني ١٩١٠. وبعد أن حصل على شهادة إتمام الدراسة الابتدائية، اختارته في عام ١٩٢٣ وزارة النقل البحري لدراسة «الفنون البحرية العسكرية والتجارية». في المملكة المتحدة، فغادر مصر في ٤ سبتمبر / أيلول من ذلك العام إلى إنجلترا للالتحاق بكلية تدريب الضباط البحريين على سفينة صاحب الجلالة «وورسستر» الراسية أمام جرينهايث في نهر التيمس.

وقد أتم دراسته «بدرجة الامتياز»، واشتهر بصفة خاصة بمشاركته الممتازة في الأنشطة الرياضية في الكلية، حيث كان عضواً في فريق الرجبي في ١٩٢٤/ ١٩٢٥. وكان من عشاق ملاحاة اليخوت، وسجل اسمه كشافاً بحرياً في جلّاسجو عام ١٩٢٧. وفي عام ١٩٢٨ منح ميداليات ذهبية في رياضتي الملاكمة والعدو في مباريات عقدت في نيوزيلندا.

وكان امتياز أحمد ثروت في دراساته وخبراته في إنجلترا موضع اعتراف مكتوب من جانب وزارة المواصلات المصرية عام ١٩٢٥؛ وحصل على شهادات من كلية تدريب الضباط البحريين على سفينة صاحب الجلالة «وورسستر» بالمملكة المتحدة في ديسمبر / كانون الأول ١٩٢٥، ومن البحرية الملكية في يونيو / حزيران ١٩٢٦، وعلى شهادة من البحرية التجارية في أبريل / نيسان ١٩٢٩. وخلال الفترة من يونيو / حزيران ١٩٢٦ إلى مايو / أيار ١٩٢٩ قام بأسفار بحرية واسعة النطاق في العديد من محيطات العالم، ثم عاد إلى مصر حيث انضم إلى سلاح اليخوت الملكية برتبة ملازم ثان في مايو / أيار ١٩٢٩. وفي يناير / كانون الثاني ١٩٣٠ رقي إلى رتبة ملازم أول ونقل إلى مصلحة خفر السواحل في أبريل / نيسان من ذلك العام. وعمل أثناء خدمته على سفينة الأبحاث «مباحث» من ٢٥ أبريل / نيسان ١٩٣٣ حتى ١٥ يونيو / حزيران ١٩٣٤، واشترك كضابط ثان في بعثة جون ماري مباحث إلى المحيط الهندي. واعترافاً

تراجم موجزة لأعضاء البعثة الرئيسيين ٣٠٩

بجهد المخلصة أثناء البعثة رقي إلى رتبة ملازم بحري (يوزباشي) في ١ يونيو / حزيران ١٩٣٤ . وعمل أحمد ثروت خلال السنوات الأربع التالية في عديد من سفن البحرية ، ثم نقل مرة أخرى إلى مصلحة خفر السواحل في ١٩٤٠ حتى عام ١٩٤٦ . وفي هذا العام الأخير نقل إلى السلاح البحري المصري وأوفد في بعثة إلى المملكة المتحدة لزيارة بعض مراكز التدريب التابعة للبحرية البريطانية لكي يتعرف على بعض مؤسسات البحرية التجارية البريطانية . وتولى أحمد ثروت بعد ذلك عدة مناصب ، منها منصب قائد الكلية البحرية ، وحصل على عدة ترقية حتى بلغ رتبة أمير البحر (أميرال) في أبريل / نيسان ١٩٥١ ، وحصل على شهادة « ربان أعالي البحار » في ٢٠ يناير / كانون الثاني ١٩٥٢ قبل تقاعده المبكر في ١٥ سبتمبر / أيلول ١٩٥٢ عقب قيام الثورة المصرية في ٢٣ يوليو / تموز ١٩٥٢ . وهناك إجماع على أن خدمته في السلاح البحري المصري كانت كلها نموذجية .

وكان أحمد ثروت كشافاً بحرياً متحمساً منذ شبابه الباكر ، فدفعه ذلك إلى إنشاء جمعية الكشافة البحرية المصرية ، وأصبح عضواً في مجلسها في يناير / كانون الثاني ١٩٥٤ ورئيساً للجنة الفنية في أبريل / نيسان ١٩٥٦ . وبعد تقاعده من السلاح البحري ، شغل أحمد ثروت من ١٩٦٣ إلى ١٩٦٧ منصب مدير معهد تدريب الضباط البحريين .

وكان أحمد ثروت مشهوراً بأنه أستاذ مخلص ومحبوب . ويعمل الكثيرون من طلبته حالياً في مناصب هامة كضباط عاملين في السلاح البحري وفي البحرية التجارية في مصر وفي عدد آخر من البلاد العربية والإفريقية .

وقد مُنح أحمد ثروت خلال حياته ميداليات عديدة من مصر ومن بلاد أجنبية . وكانت وفاته في أغسطس / آب ١٩٨٣ ، قبل انعقاد ندوة ذكرى انقضاء خمسين عاماً على بعثة جون مري / مباحث بأيام قليلة ، حيث عقدت تلك الندوة بالإسكندرية من ٣ إلى ٦ سبتمبر / أيلول ١٩٨٣ . وقد خلف أحمد ثروت بنتين وولدين ، وكانت إحدى ابنتيه - زبيدة - ممثلة سينمائية مشهورة في مصر والعالم العربي خلال الستينات ، ويعمل ابنه صلاح الدين ضابطاً بحرياً ومديراً لإدارة التدريب البحري بالبحرية المصرية بالإسكندرية .

سليم . أ . مرقس

الملازم أول محمود مختار ، المهندس الثاني

ولد محمود مختار عام ١٩٠٨ ، ودرس الهندسة البحرية ، ثم انضم في عام ١٩٢٩ إلى مصلحة خفر السواحل ومصابيد الأسماك برتبة ملازم ثان ، وركي في عام ١٩٣٣ إلى رتبة ملازم أول ونقل إلى سفينة الأبحاث « مباحث » للاشتراك في بعثة جون مري / مباحث من سبتمبر /

أيلول ١٩٣٣ إلى مايو / أيار ١٩٣٤ ، واستمر يعمل على « مباحث » بعد عودته في مايو / أيار ١٩٣٤ ، واشترك مع أحمد بدر في البعثة المصرية التالية إلى البحر الأحمر في ١٩٣٤ - ١٩٣٥ . وبناء على خبرته على السفينة « مباحث » ، رقي إلى درجة مهندس أول السفينة ، ثم رقي بعد ذلك إلى رتبة لفتنانت كوماندر (صاغ بحري) وأخيراً إلى رتبة كوماندر (بكباش بحري) . وواصل محمود مختار عمله بعد ذلك مهندساً أول على عديد من السفن المصرية حتى تقاعد في عام ١٩٦٥ . وقد توفي في عام ١٩٦٧ .

سليم أ . مرقس

الملازم أول أدوارد مرقس ، المهندس الثالث

ولد أدوار مرقس عام ١٩٠٥ في أسيوط ، في صعيد مصر ، وتلقى تعليمه الابتدائي والثانوي في أسيوط ، ثم درس الهندسة الميكانيكية والبحرية في المدرسة البحرية في ساوث شيلدز بالمملكة المتحدة^(٩) ، حيث حصل على شهادتها عام ١٩٣٢ . وبدأ أدوار مرقس حياته العملية في مصلحة خفر السواحل ومصايد الأسماك في الإسكندرية حيث عمل ملازماً ثانياً ومهندساً على عدة سفن ، ثم رقي إلى رتبة ملازم أول ونقل إلى سفينة الأبحاث « مباحث » واشترك في بعثة جون مري كمهندس ثالث ، ونقل بعد ذلك إلى وظيفة مهندس ثان على سفينة صاحب الجلالة المصرية « الأميرة فوزية » ، التي أصبح كبير مهندسيها في ١٩٣٨ ، ثم رقي إلى وظيفته كبير مهندسي مصلحة خفر السواحل ثم كبير مهندسي السلاح البحري المصري ، وحصل أخيراً على رتبة كومودور (أمير الاي بحري) ، وقد توفي أدوارد مرقس في لندن عام ١٩٦٢ ، بعد أن حصل خلال حياته على أوسمة عديدة اعترافاً بتفانيه في عمله ، وخلف زوجته ، وابنه يوسف مرقس الذي يعمل حالياً مرشداً بحرياً في ميناء الإسكندرية ، وثلاث بنات .

سليم أ . مرقس

(٩) أنشئت هذه المدرسة في سبعينات القرن التاسع عشر واستمرت مؤسسة خاصة لها مجلس إدارتها المستقل حتى عام ١٩٥٠ تقريباً ، عندما تولت أمرها السلطات المحلية في ساوث شيلدز وأصبحت تسمى كلية ساوث شيلدز البحرية والتقنية . وفي سبتمبر ١٩٨٤ ، اندمجت مع كلية أخرى وأصبحت تسمى كلية ساوث تاينسايد .

الجزء الرابع

قصة السفينة «مباحث»

بقلم أ. ر. رايس

لقد تأكدت حاجة مصلحة مصايد الأسماك المصرية إلى سفينة أبحاث جيدة خلال الفترة التي تولى فيها ر. س. ويمبيني إدارة تلك المصلحة بعقد قصير الأجل ، ابتداء من أواخر عام ١٩٢٧ .

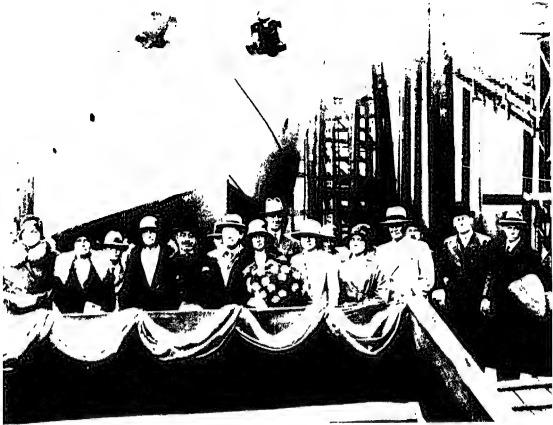
وكانت بحوث مصايد الأسماك المصرية في ذلك الوقت متوقفة منذ عام ١٩٢٣ ، وهو تاريخ تقاعد ج. باجيت ، أول مدير للمصلحة . وقد واصل ويمبيني ما بدأه باجيت من إدخال سمك البوري إلى البحيرات الكبرى في دلتا النيل ، ولكنه زاد على ذلك أن صاغ برنامجاً للبحوث موجهاً بصفة رئيسية للمصايد البحرية ، وقام بتكوين مجموعة صغيرة ولكنها فعالة من العلماء البريطانيين والمصريين والفنيين المحليين . وكان ذلك البرنامج يقتضي توافر سفينة قادرة على استخدام شبك الجر في المياه العميقة وعلى تنفيذ البحوث الأقيانوغرافية العامة . وبناءً على ذلك أدرجت الاعتمادات اللازمة لتوفير مثل هذه السفينة في ميزانية مصلحة خفر السواحل ومصايد الأسماك المصرية لعامي ١٩٣٠-١٩٣١ .

وقد تولى بناء السفينة « مباحث » (وهي كلمة عربية تعني « البحوث ») مؤسسة « سوان هنتر وويجهايم ريتشاردسون » في ترسانتها لبناء السفن في « تاينسايد » ، بالتعاون مع مؤسسة المهندسين الاستشاريين « فلانري وباجالي وجونسون » . ويذكر ويمبيني في تقريره السنوي لعام ١٩٣٠ أن أمر توريد السفينة صدر في ١٤ يونيو / حزيران وأن تسليمها تم في المياه المصرية يوم ١٣ أكتوبر / تشرين الأول ، وهو ما يعني أن بناءها قد تم في وقت قصير إلى درجة غير عادية . إلا أن من الواضح أن أمر توريد السفينة قد صدر فعلاً في عام ١٩٢٩ .

ففي سجلات مؤسسة « سوان هنتر » (وهي الآن جزء من مؤسسة « بريتش شيبيلدرز ») ترد أول إشارة إلى « مباحث » في أكتوبر / تشرين الأول ١٩٢٩ ، حيث يفترض أن العمل الخاص بها قد بدأ في مكتب الرسم الهندسي ؛ ومن ثم فإن تاريخ ١٤ يونيو / حزيران الذي يورده ويمبيني لا بد وأنه يشير إلى أمر توريد صادر في عام ١٩٢٩ . وقد دشنت السفينة وأنزلت إلى الماء في ١١ سبتمبر / أيلول ١٩٣٠ ، وأجريت عليها اختبارات أمام « تاينماوث » في ٩ أكتوبر / تشرين الأول ١٩٣٠ ، ثم سلمت في الإسكندرية في وقت لاحق من نفس الشهر .

وقد بنيت السفينة وفق تصميم سفينة كبيرة ذات محرك بخاري للصيد بشباك الجر ، بطول كلي قدره ١٣٨ قدماً وعرض $23\frac{1}{2}$ قدماً وغطاس $12\frac{1}{2}$ قدماً في المتوسط ، وحولة صافية قدرها ٢٠٠ طن تتيح لها أن تحمل قدرًا من الفحم يكفي لسيرها مدة ١٥ يوماً بأقصى سرعة . أما رافصها الواحد الذي تدفعه ثلاث محركات عمودية فكان يضيف عليها سرعة متوسطة تبلغ ١١ عقدة .

ولما كان المنتظر أن ينحصر عمل السفينة في البحر المتوسط والبحر الأحمر ، فقد كان المتوقع أن يجري جانب كبير من العمل فيها على سطحها ، ومن ثم فإن « مباحث » لم تزود إلا

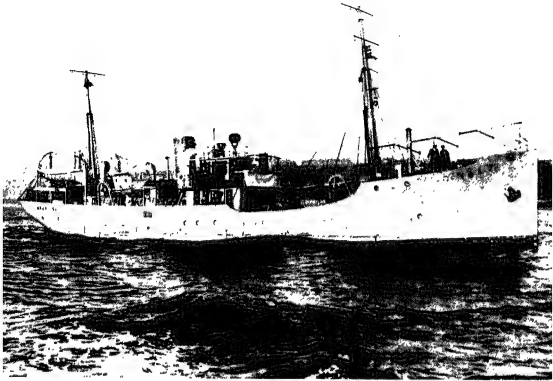


الشكل ٤١ - تدش «مباحث» وإنزالها إلى البحر في ١١ سبتمبر / أيلول ١٩٣٠ وقد قام بتسميته السفينة حصره صاحب العرة سيزوستريس سيداروس بك ، مغير مصر في بلجيكا وهولندا (مرتدياً القفعة العاليه) ، الذي قام بتمثيل سفير مصر لدى بلاط سان جيمس (بريطانيا العظمى) . وقد صاحبه في تلك المناسبة مؤاد الماوردى بك نائب مفش عام الهندسة في الحكومة المصرية ، ور . س . براونج بك مفش مصلحة خفر السواحل ومصايد الأسماك المصرية (الصورة باذن من مؤسسة سوان هنر لبناء السفن ليمتد) .

بمختبر صغير في وسط السطح . كما كانت بها تسهيلات تكفي لإيواء ثلاثة علماء بالإضافة إلى طاقمها البحري الذي يبلغ ٣٤ ضابطاً وبحاراً .

وكان أهم معداتها على السطح هو ونش شبك الجر الذي يعمل بالبخار ويقوم أمام جسر القيادة مباشرة . وكانت للنوش أسطوانة أو بكرة كبيرة تحمل ما طوله ٤٠٠٠ قامة (٧٣٠٠ متر) من السلك الملسوب الذي يتدرج سمكه من $\frac{13}{8}$ بوصة إلى $\frac{13}{8}$ بوصة ، وبكرة أخرى أصغر تحمل سلكاً أقل سمكه $\frac{23}{8}$ بوصة . وكان على الجسر ونش آخر صغير يستخدم في الحصول على عينات المياه بالقينيات ، وتشغيل شبكة البلانكتون ، والحصول على عينات القاع

٣١٥ قصة السفينة مباحث



الشكل ٤٢ - السفينة « مباحث » أثناء إجراء الاختبارات عليها بعد إنزالها إلى الماء في ١٩٣٠ (الصورة بإذن من مؤسسه سوان هيتل لساء السفن ليمتد) .

بالكباش ، حيث كان يجري تشغيل هذه المعدات من أذرع حل أوبتافورات خاصة على جانبي السفينة الأيمن والأيسر ومن رافعة الصاري الأمامي . وكانت توجد آلة سبر بخارية من طراز لوكاس لها سلك طوله ٣٠٠٠ قامة (٥٥٠٠ متر) مركبة على السطح الخلفي الصغير .

وعندما وصلت « مباحث » إلى مصر لم يكن لدى ويمبيني العدد الكافي من العاملين كي يبدأ بحوث المصايد ، فبدأت السفينة تستخدم بصفة مؤقتة كطراوة لمكافحة التهريب ، إذ أن إدارة المصايد - كما سبق أن ذكرنا ، كانت في ذلك الوقت تجمعها مصلحة واحدة مع إدارة خفر السواحل (*) ، ومنذ ذلك الحين بدأت ممارسة أسلوب في العمل اضطرت إدارة المصايد فيها يبدو

(*) انظر المرجع : Morcos, S.A. The Egyptian Expedition to the Red Sea 1934/35, *Deep- Sea Research* Vol. 31 (61 — 8A), 1984. pp.599 - 616.

أن تتحمله لفترة معينة ، إذ أن التقرير السنوي لعام ١٩٣٢ يذكر أن « مباحث » قامت بسلسلة من الجولات القصيرة في البحر المتوسط خلال شهر فبراير من ذلك العام ، ولكنها استخدمت بقية العام كسفينة دورية لحراسة السواحل ومكافحة التهريب .

وكان ويبيني قد غادر مصر في ١٩٣١ وحل محله في منصب مدير بحوث مصايد الأسماك الدكتور حسين فوزي ، الذي اشترك في نهاية الأمر بطبيعة الحال في بعثة جون مري . وعلى ذلك ، فبالرغم من أن فوزي كان - من الناحية الفنية الرسمية - هو المسؤول عن السفينة « مباحث » طوال عامين تقريباً قبل بدء البعثة ، إلا أن جميع الدلائل تشير إلى أنه لم يتمكن من استخدامها في بحوث المصايد إلا لبضعة أسابيع فقط طوال تلك الفترة ، وهو ما تؤيده رواية سيويل ، وما تؤيده كذلك بصفة خاصة بعض تعليقات النقد الحادة في يوميات ماكينزي ، التي تشير إلى أن طاقم السفينة البحري كان ضئيل الخبرة بنوع العمل الذي كان متوقعاً منه أن يقوم به .

وخلال البعثة ، زاد من ضيق تسهيلات الإقامة - الضيقة بطبيعتها - على السفينة أن عدد البحريين عليها بلغ ٤٠ شخصاً ، بزيادة ٣ أشخاص عن طاقمها القسوى ؛ وأضيف إلى ذلك تخصيص جزء من غيرها السفلي لزيادة حملتها من الفحم ، وتحملها بكمية من الأجهزة والمعدات تفوق ما تحمله في العادة . وانتهى ذلك كله إلى فرض ضرورة تخزين قدر كبير من معداتها على السطح ، حتى أصبح مجرد الانتقال البسيط في رحاب السفينة أمراً صعباً في بعض الأحيان ، إن لم يكن خطراً بالفعل . ويورد سيويل وصفاً ناطقاً لما اتسمت به ظروف الحياة والعمل على السفينة من ضيق شديد يعتبر مزعجاً في أي مناخ ، ولا بد أن تكون قد زادت من وطأته إلى حد كبير درجات الحرارة والرطوبة المرتفعة التي تسود المحيط الهندي .

وبعد العودة من بعثة جون مري في مايو / أيار ١٩٣٤ ، استخدمت « مباحث » في سلسلة من جولات أربع في البحر الأحمر بين ١٨ ديسمبر / كانون الأول ١٩٣٤ و ٢٠ فبراير / شباط ١٩٣٥ ، نفذت بقيادة الدكتور س . كروسلاند ، مدير محطة الأحياء المائية في الفردقة (Morcos, 1984) . وكان المقرر أن تمثل هذه الجولات الأربع بعثة أولية ، تحضيراً لدراسة أوسع نطاقاً للبحر الأحمر تعد استكمالاً لأعمال بعثة جون مري في المحيط الهندي ، غير أن القيود المالية وتتابع الأحداث منذ الحرب الإيطالية - الحبشية وانتهاءً بنشوب الحرب العالمية الثانية حال دون تنفيذ بعثة البحر الأحمر الرئيسية هذه . واستخدمت « مباحث » بدلاً من ذلك في أعمال مصايد الأسماك وخفر السواحل في المياه الساحلية المصرية حتى عام ١٩٥٩ ، عندما نقلت تبعيتها من مصلحة خفر السواحل ومصايد الأسماك إلى مصلحة الموانئ والمناظر .

وعلى مدى السنوات الست التالية ، استخدمت السفينة في غوين الفئارات والتفتيش على منارات الملاحة في البحر الأحمر وخليج السويس وشرق البحر المتوسط ، إلى أن أرسيت عام

١٩٦٥ في الميناء الغربي بالإسكندرية تمهيداً لنقل تبعيتها إلى وزارة البحث العلمي لاستخدامها مرة أخرى كسفينة للبحوث الأقيانوغرافية .

وكانت « مباحث » آنئذ قد بلغت من العمر ٣٥ عاماً وأصبحت تحتاج إلى عمرة شاملة ، سيما وأنها لم تكن قد دخلت الحوض الجاف إطلاقاً طوال السنوات الخمس أو الست السابقة . وكانت لا تزال مزودة بجسر القيادة الخشبي الأصلي ، وبمرافق الإقامة الفوقية الخشبية الأصلية ، فنزلت مصلحة الموانئ والمناظر تغيير ذلك كله وإقامة هيكل من الصلب أخف وزناً بدلاً منه ، حيث تم ذلك في ورشة بناء السفن بالإسكندرية بين عامي ١٩٦٥ و ١٩٦٨ . إلا أن جسم السفينة نفسه كان قد تدهور آنئذ إلى حد بعيد ، إذ أصابه قدر كبير من التآكل وأصبحت المياه تتسرب من مواضع برشام عديدة .

ونتيجة لذلك أصبح من الضروري استبدال أكثر من ٨٠ طناً من الصلب ، بما في ذلك معظم السطح الرئيسي للسفينة والكثير من هياكل بنائها . وفي نفس الوقت تم تحويل عنابر تخزين الفحم إلى خزانات للبتروك تمهيداً لتغيير نوع الوقود ، ولكن مع الاحتفاظ بالمحركات الأصلية ، ولما كان تمويل كل هذه التعديلات الكبيرة أمراً غير موثوق منه على الدوام ، فقد توقفت جميع الأعمال في عام ١٩٧٠ ، عندما تبين بجلاء أنه لا توجد اعتمادات مالية لاستكمال العمرة ، بل وأن مصلحة الموانئ والمناظر قد لا تحصل على ما أنفقته من استثمارات كبيرة على « مباحث » ، لإنجاز أعمال العمرة التي نفذت بالفعل .

ومنذ ذلك التاريخ ترقد السفينة « مباحث » ساكنة مهملة في الميناء الغربي بالإسكندرية ، وإن ظلت تمثل نوعاً من الحرج المجسم لمصلحة الموانئ والمناظر التي اضطرت إلى أن تخصص لها رجلين أو ثلاثة يقومون بالتفتيش عليها والقيام بواجبات أمنها .

وأخيراً ، في عام ١٩٨٣ ، وكنتيجة مباشرة لما أثاره قرب الاحتفال بذكرى مرور خمسين عاماً على بعثة جون مري من اهتمام بأمر السفينة ، نقلت ملكية « مباحث » إلى جامعة الإسكندرية .

وإذا كان قد أصبح من المستبعد تماماً الآن أن تخرج « مباحث » إلى البحر ثانية كسفينة بحوث ، فإن من المأمول أن يمكن تحويلها إلى متحف أقيانوغرافي عائم يصور تاريخ علوم البحار في مصر وما كان « لمباحث » فيه من دور بارز . وقد قدمت اليونسكو منحة خاصة لإجراء دراسة جدوى عن إمكانيات صون السفينة والمحافظة عليها .

الجزء الخامس

مغزى البعثة

بقلم : ج. أ. ر. ديكون (*) و أ. ل. رايس

(*) بعد تاريخ طويل حافل بالإنجازات الممتازة في خدمة الأقباطوغرافيا ، توفي السير جورج ديكون في ١٦ نوفمبر / تشرين الثاني ١٩٨٤ .

مقدمة

هناك زاويتان رئيسيتان يمكن النظر منهما إلى مغزى أي مشروع علمي كبير مثل جولة البحوث الواسعة لبعثة جون مري . فهناك أولاً ما يمكن اعتباره « النتائج أو المتضمنات السياسية » ، التي تمس المؤسسات ومدى توافر التمويل لمجالات بحوث معينة ، أو الاتجاهات التي تتخذها المسارات المهنية للأفراد . وتكون هذه التأثيرات قصيرة الأجل بصفة جوهرية ، على الرغم من أنها قد تسفر عن نتائج باقية إلى زمن طويل . وهناك ثانياً النتائج العلمية التي تتجسد عادة في تقارير البعثة أو في مطبوعات مستقلة وتكون أكثر دواما ، وقد تتعاظم أهميتها بعد انقضاء عقود على ظهورها . وإذا لم يكن هناك خط واضح يفصل فصلاً قاطعاً بين هذين النوعين من النتائج ، فإن الصيغ المتطرفة لكل منهما يسهل تمييزها .

وإذا أخذنا على سبيل المثال حالة أشهر البعثات الأوقيانوغرافية ، وهي بعثة سفينة صاحب الجلالة البريطانية « تشالينجر » فإننا نجد أن بعض النتائج السياسية على الأقل تبدو واضحة متميزة . فقد شجعت هذه البعثة عدداً من الأمم فيما وراء البحار على إيفاد بعثاتها الخاصة ، مما أدى إلى انتعاش بحوث البحار العميقة في ثمانينيات وتسعينات القرن التاسع عشر (انظر Yonge, 1972) . أما في بريطانيا نفسها فقد كانت النتائج أقل وضوحاً وحسماً . فقد أدت البعثة إلى إقرار اثنين من علماء السفينة « تشالينجر » في ميدان علوم البحار ، حيث تزايد نفوذهما باطراد . وبالنسبة لحالة « جون مري » نفسه ، فقد أسفرت البعثة أيضاً عن توصله إلى تكوين ثروة شخصية طائلة (Burstyn, 1975) ، وإلى قيامه من خلال ذلك بتمويل عدة مشروعات أوقيانوغرافية مثل بعثة « مايكل سارس Michael Sars » (Murray and Hjort, 1912) ، وإلى تمويل « بعثة جون مري » نفسها بطبيعة الحال . إلا أن الحكومة البريطانية عندما وجدت نفسها تتولى تمويل أول نموذج « للنشاط العلمي الكبير » (Burstyn, 1968) ، أبدت عزوفاً عن الإنغماس مرة أخرى في أعمال دراسة البحار العميقة ، وتوقفت بالفعل عن ممارسة ذلك على أي نحو كبير طوال نصف قرن تقريباً ، على الرغم من أن « الذكريات الرسمية » للتراعات المالية التي أحاطت ببعثة « تشالينجر » ، وبشهر تقاريرها العلمية بصفة خاصة ، لا يمكن أن تكون قد بقيت حية نشطة بعد بداية القرن العشرين(*) .

ومن الجلي أن النتائج العلمية لبعثة « تشالينجر » ، كان لها مغزى مباشر وكبير ، لأنها قدمت إجابات عن الكثير من الأسئلة التي كانت مطروحة عن بيولوجيا المحيطات وكيميائها وخصائصها الفيزيائية والجيولوجية - وإن كانت أيضاً قد أثارت أسئلة أكثر عدداً مما أجابت عنه بطبيعة الحال . وفي كلتا الحالتين ، أثرت تلك النتائج تأثيراً عميقاً على اتجاه البحوث الأوقيانوغرافية خلال العقود التي أعقبت البعثة . وقد تبدو نتائج بعثة « تشالينجر » الآن بعد

(*) عن : Deep-Sea Research , 31, 6-8A : ياذن من الناشر .

مائة عام - ذات أهمية تاريخية في معظمها ، إلا أن من المقطوع به أن بعض هذه النتائج تنسم بقيمة باقية في بعض المجالات ، مثل مجال علم الأحياء المنهجي الذي تصب فيه معظم التقارير العلمية للبعثة ؛ كما أن المفاهيم المتغيرة في مجال العلوم يمكن أن تؤدي - حتى في وقتنا الحالي - إلى إعادة تفسير عدد من هذه النتائج بما قد يضيف عليها بعد ذلك مغزى جديداً غير متوقع (انظر مثلاً: Rice, 1983).

ومع أن بعثة جون مري / مباحث لا تقارن بعثة سفينة صاحب الجلالة البريطانية « تشالينجر » من حيث امتدادها الجغرافي ، وزمنها ، وأهدافها ، وإنجازاتها ، وتكاليفها ، إلا أن مغزاها وتأثيرها لا بد وأن ينظر إليهما على ضوء نفس الاعتبارات .

المغزى السياسي للبعثة جون مري | مباحث

في المملكة المتحدة ، يبدو أن تأثير البعثة على الأحداث اللاحقة كان ضئيلاً أو منعهداً ، إذا استثنينا تأثيرها على من اشتركوا فيها من العلماء الأفراد . وقد كان إنتاج التقارير العلمية الرئيسية - التي نشرها المتحف البريطاني (التاريخ الطبيعي) بين عامي ١٩٣٥ و١٩٦٧ - قميناً بأن يشغل مؤلفيها لفترات طويلة وبأن يؤثر تأثيراً كبيراً على عملهم بعد ذلك . ولعل البعثة قد أثرت في بعض الحالات تأثيراً معتد به على مسارات مهنية برمتها . فهناك مثلاً ج. د. هـ. وإيزمان J.D.H. Wiseman ، الذي انتقل في عام ١٩٣٦ من كيمبردج إلى متحف التاريخ الطبيعي الذي عُيّن أميناً مساعداً له خصيصاً كي يعمل على عينات قاع البحر التي جمعتها « مباحث » . وقد تقاعد من المتحف في عام ١٩٧٢ بعد تاريخ مهني يميز في مجال الجيولوجيا البحرية . ولعل مسار حياته كان يمكن بأن يتخذ اتجاهاً مختلفاً تمام الاختلاف لولا بعثة جون مري / مباحث .

ومن ناحية أخرى ، نجد أن المسار المهني للعلماء البريطانيين على السفينة « مباحث » لم يكد يتأثر بمشاركتهم في البعثة . فبالنسبة لسيويل كان الوقت متأخراً لحدوث مثل هذا الأثر ، إذ أنه كان قد تقاعد من حياته المهنية الطويلة في الهند قبل بدء البعثة ، وإن كان قيامه بكتابة اسهاماته الخاصة في التقارير العلمية وتحرير مخطوطات الآخرين قد شغل الكثير من وقته دون ريب في الثلاثينات والأربعينات .

وكان فاركوهارسون منذ ما قبل البعثة مستقراً في حياته المهنية كضابط بحري متخصص في علميات المسح البحري ، فلم تكن رحلة « مباحث » بالنسبة له خبرة غير عادية . ومع ذلك فإن الكفاءة التي نفذ بها واجباته خلال البعثة لم تكن بالأمر الشافه في نظر رؤسائه في البحرية الملكية البريطانية ، كما أن الخبرة لم تكن عدية القيمة له بعد ذلك عندما انتقل إلى الإدارة الهيدروغرافية الكندية ثم إلى معهد بدفورد .

أما المسار المهني لطومسون فقد استمر في ميدان الأقيانوغرافيا بعد البعثة ، حيث قضى ٣٠ عاماً تقريباً يدرّس هذه المادة في جامعة ييل . وبعد خبرة عمله على السفينة « مباحث » ، لم يعمل طومسون مرة أخرى أبداً في مجال المحيطات العميقة ؛ إلا أنه من المحتمل أن اشتراكه في بعثة جون مري / مباحث كان يمكن أن يكون له أثر أعظم لو أنه عني بكتابة ما توصل إليه من نتائج بتفصيل أكبر ، مثلما كان سيويل يأمل .

وبالنسبة للمسار المهني لأصغر العلماء البريطانيين سنا - وهما جيلسون وماكان - فإن اشتراكهما في بعثة جون مري / مباحث كان أقل أثراً بكثير . فبعد أن كتب كل منهما الأجزاء التي تخصه من التقارير العلمية للبعثة ، تحول عن مجال الأقيانوغرافيا وعلوم البحار وانتقل إلى مجال علوم المياه العذبة .

وكان الوضع في مصر مختلفاً ، فلم تكن في البلاد تقاليد علمية مستقرة في مجال الأقيانوغرافيا ، كما أن بحوث البحار المحدودة التي نفذت في العشرينيات كانت موجهة بالتحديد إلى مصائد الأسماك التجارية ، فضلاً عن أن المناصب الرئيسية كان يشغلها علماء بريطانيون ، لا علماء مصريون (أنظر : Wimpenny, 1934) . وعندما بدأت بعثة جون مري / مباحث ، كان كل العلماء الأجانب قد رحلوا وحل محلهم مصريون ، باستثناء الدكتور سي . كروسلاند «Dr. C. Crossland» الذي استمر مديراً لمحطة / مختبر الغردقة . ونتيجة لذلك فإن فرصة الاشتراك في بعثة رئيسية في مثل ذلك التاريخ المبكر من بداية النظام الجديد (بعد التمسير) ، كانت أمراً بالغ الأهمية ، ولذا فقد استقبلت البعثة عند عودتها استقبلاً حماسياً حافلاً . وعلى سبيل المثال ، نجد الملازم فوزي عوض - من البحرية الملكية المصرية - يذكر في خطاب أرسله إلى مجلة « نوتيكال ماجازين » *Nautical Magazine* في عام ١٩٣٦ أن بعثة جون مري / مباحث « ستظل تحتل في التاريخ مكانة لا تفوقها إلا مكانة بعثة السفينة تشالينجر » . وفي إمكاننا الآن أن نفهم ونقدر هذا الحماس الزائد - بل والمبالغ فيه - من جانب الملازم فوزي عوض ، لأن البعثة قد دفعت بمصر إلى دائرة الضوء في ميدان الأقيانوغرافيا ، في فترة كانت بحوث البحار العميقة تعاني فيها بصفة عامة من ضعف الاهتمام .

وقد كانت البعثة أيضاً بمثابة مشروع رائد ناجح في مجال التعاون الدولي . فرغم وجود تقاليد طويلة الأمد لتنسيق الإسهامات الوطنية تنسيقاً دولياً ، وخاصة في مجال بحوث مصائد الأسماك (أنظر مثلاً : WENT, 1972) ، إلا أنه كان من مظاهر التقدم الكبير أن يجتمع علماء من بلاد مختلفة ويعملوا معاً في عرض البحر ويواصلوا عملهم في ود وصداقة وتعاون بعد انتهاء البعثة وعودة السفينة . وقد أعطت هذه الخبرة دفعة قوية للثقة بالنفس لدى السلطات المصرية .

فخلال المراحل المبكرة من التحضير لبعثة جون مري ، عندما كانت النية لا تزال متجهة إلى استخدام السفينة « جورج بلاي » ، طلب من المصريين أن يقوموا في نفس وقت بعثة جون

مرّى ببعثة في البحر الأحمر ، ولكنهم اعتذروا لأنهم قدّروا أنهم لا يملكون الخبرة الكافية لذلك . غير أنهم لم يترددوا بعد ذلك في الموافقة على النهوض وحدهم باستقصاء كبير خاص بهم بعد أن اشترك الضباط والعلماء المصريون في العمل جنباً إلى جنب مع نظائهم البريطانيين على السفينة « مباحث » ، ونفّذوا بالفعل استقصاءاً تمهيدياً لمدة ثلاثة أشهر في ١٩٣٤-١٩٣٥ ، ولكن الحرب الإيطالية - الحبشية ثم الحرب العالمية الثانية ، التي جاءت في أعقابها حالت دون القيام بالبعثة الرئيسية التي كانت مزمعة (Morcos, 1984) . وعلى ذلك فلم تطرأ في مجال الأقيانوغرافيا المصرية أية تطورات يعتد بها حتى أواخر الأربعينات ، حيث تمثل ذلك بصفة خاصة في إنشاء قسم الأقيانوغرافيا (علوم البحار) في جامعة الإسكندرية الحديثة الإنشاء وقتئذٍ ، وكان ذلك أول قسم من نوعه في البلاد العربية كلها ، بل وفي جميع البلاد المطلة على بحر العرب أيضاً ، وزاد على ذلك أيضاً نمواً أصبح يعرف الآن باسم « معهد علوم البحار والمصايد » المصري .

غير أن أهمية بعثة جون مرّى / مباحث في حدوث هذه التطورات التي يفصلها عن البعثة ١٥ عاماً تقريباً أمر غير واضح المعالم . فلا شك في أن البعثة في حينها قد أثارت اهتماماً كبيراً على الصعيد المحلي بلغ أعلى المستويات ، ولكن المزايا الملموسة التي استفادها الأقيانوغرافيون المصريون لم تكن جلية . فعلى سبيل المثال ، إذا استثنينا جولة البحر الأحمر القصيرة (ثلاثة أشهر) ، نجد أن علماء مصايد الأسماك في الإسكندرية - وهم الذين اشترتت السفينة « مباحث » خصيصاً كي يستخدموها - ظلوا طوال السنوات اللاحقة على بعثة جون مرّى / مباحث يعانون أكبر قدر من الصعوبة في انتزاع السفينة من قبضة إدارة خفر السواحل التي كانت السفينة تتبع لها رسمياً .

ولكن الرابطة بين البعثة وبين التطورات اللاحقة عليها تبدو أكثر وضوحاً على الصعيد الشخصي ، إذ أن كلا من العالمين المصريين على السفينة « مباحث » قام بعد ذلك بدور حاسم ، فأسندت إلى حسين فوزي مهمة إنشاء قسم علوم البحار (الأقيانوغرافيا) وتطويره في سنواته الأولى ، وأصبح عبد الفتاح محمد أول أستاذ للأقيانوغرافيا الطبيعية والكيميائية .

مغزى النتائج العلمية للبعثة

الطبوغرافية وجيولوجيا قاع البحر

عندما أبحرت « مباحث » من الإسكندرية ، كان بحر العرب بلا شك ، كما كتب ستانلي جاردنر (١٩٣٣) « من مناطق المحيط التي لا يكاد يعرف عنها شيء يذكر » . فبينما كانت المياه الساحلية القارية والمناطق الضحلة حول مجموعات الجزر الرئيسية قد مسحت إلى درجة معقولة بسبب أهميتها الملاحية ، لم يكن يتوافر عن مناطق المحيط الوسطى الأكثر عمقاً سوى عدد ضئيل من

بيانات السبر . وليس في هذا ما يدعو إلى الدهشة ، لأن تلك المنطقة ظلت خارج نطاق معظم البعثات الأقيانوغرافية السابقة التي كان يمكن أن ينتظر منها أن تخصص القدر اللازم من الوقت والجهد للحصول على بيانات سبر بالقياس بالأسلاك العمودية ، في حين كانت التقنية الحديثة للسبر بالصدى لم تكد تدخل نطاق الاستخدام الروتيني في سفن المسح والأبحاث . وكان أهم قطاعات السبر بالصدى النادرة في المنطقة هو ذلك الذي نفذته السفينة « دانا » بين كولومبو وجزر سيشل في عام ١٩٣٠ . وفي منطقة خط عرض ٩° شمالاً كانت « دانا » قد عبرت فوق نتوء كبير ، أطلق عليه شميت « Schmidt » (١٩٣٣) اسم نتوء كارلسبرج ، وذكر أن من المحتمل أن يكون ذلك النتوء ممتداً من مجموعة جزر تشاجوس حتى سقطرى . وفيما عدا ذلك ، فإنه باستثناء بعض الدلائل الكبرى لعدم الانتظام في الأجزاء الشمالية ، كان المعروف آنشئذ عن طبوغرافية قاع البحر في تلك المنطقة هو لا شيء بالمره .

إلا أنه لدى عودة السفينة « مباحث » من رحلتها ، كانت قد حصلت على قراءات متصلة مسجلة للسبر بالصدى تغطي الجانب الأكبر من مسافة الـ ٢٢٠٠٠ ميل التي قطعتها ، بحيث أصبحت الخرائط التي وضعها فاركوهارسون (١٩٣٦) لقاع البحر شاملة على كل الظواهر الطبوغرافية الرئيسية في المنطقة .

ولم يكن ذلك بالإنجاز البسيط ، لأن جهاز الأدميرالية للسبر بالصدى والتسجيل من طراز « أكاديا - Acadia » ، الذي قامت بصنعه مؤسسة هنري هيوز وولده ليمنت ، كان جهازاً بدائياً جداً بالمعايير الحديثة . ونجد هنا ملاحظة أن الشخصين الوحيدين اللذين تمكنّا من المحافظة على تسييره لمدة ٩٠ في المائة من وقت رحلة « مباحث » كانا هما تيلر « Tyler » أولاً - وهو مهندس مؤسسة هيوز الذي صحب السفينة حتى عدن ، ثم فاركوهارسون نفسه . وكانت مطرقة الجهاز وصماماتها ووحدة الهيدروفون مركبة بالضرورة في أماكن عمل بالغة الضيق قرب قاع السفينة ، في حين أن خزان الماء والفتيلة التي ترطب ورق الأيوديد المنشئ في وحدة التسجيل والسخان الذي كان يجفف الورق بعد ذلك لم يكونا ملحقين بمودجين لصندوق يحتوي على ما لا بد أن يبدو اليوم في أعيننا جهازاً إلكترونياً بدائياً إلى أقصى حد . والواقع أن جهاز السبر بالصدى لم يثر من المتاعب سوى النذر اليسير ، حيث كان ضياع الوقت يرجع بصفة رئيسية إلى فشل ملفات المحول بسبب تلف عوازل الأسلاك نتيجة للذبذبة التي تحدثها المطرقة . وقد تولت الملفات شركة ايسترن للتلغراف في سيشل ، كما قامت نفس الشركة في عدن بتغيير بعض وحدات المقاومة عندما تلفت . وفيما عدا ذلك فقد قام الجهاز بمهمته على مستوى جيد جداً ، وإن استلزم الأمر الاستعاضة عن المحول بآخر احتياطي عندما حدث فيه شرخ بسبب اجتهاد المعدن ، كما أثار المكبر بعض الصعوبات قرب نهاية البعثة . وكانت نتائج جهود فاركوهارسون تستحق ما بذل فيها من عناء ، إذ أنه فضلاً عما أدت إليه من التقدم العام في المعارف المتعلقة بقاع بحر العرب وخليجي عدن وعمان ، فقد أسفرت البيانات التي سجلها

مسبار الصدى عن ثلاثة اكتشافات رئيسية لم يتضح مغزاها بالكامل إلا بعد تطور نظرية تكتونيات الصفائح وانفراج قاع البحر في الستينات من القرن العشرين (انظر ، Girdler 1984).

وكان أول هذه الاكتشافات هو اكتشاف سلسلة من التواءات التي تتجه من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي في خليج عدن ، والتي أصبح من المعروف الآن أنها فوالق متحولة بين الصفيحتين القاريتين الإفريقية والعربية .

وكان ثاني أوجه التقدم الكبيرة التي تحققت بفضل بعثة جون مَرّي / مباحث هو وضع مزيد من الخرائط لنتوء كارلسبرج^(*) ، مما أدى إلى تأييد تخمينات شملت بأنه يمتد نحو سقطرى ، وإلى الكشف عن طبيعته المزدوجة من حيث اشتماله على واد يمتد بطول محوره ، وهو الأمر الذي أصبح من المعروف الآن أنه ظاهرة مميزة للحدود الفاصلة بين الصفائح المتباعدة .

وأخيراً ، خلال الجولة رقم ٤ من كراتشي إلى بومباي ، كشف المسار المتعرج للسفينة على طول ساحل مكران عن سلسلة من الشقوق والتواءات الموازية لخط الساحل ، والتي أصبح من المعروف الآن أنها ناتجة عن « الطي » التكتوني للرواسب أثناء كحتها من على سطح صفيحة محيطية سفلية » (White, 1984) .

وكان من الطبيعي ألا يكون أي من هذه الاكتشافات موضعاً للتفسير الحديث الذي نعرفه الآن في ذلك الوقت ، لأن معظم الجيولوجيين في الثلاثينات - كما يذكر جيردلر ، كانوا عازفين للغاية عن فكرة تزحزح القارات والحركات الأفقية بصفة عامة ؛ وكانت الفكرة الشائعة بدلاً من ذلك هي أن الأرض تنكمش ، ومن ثم فإن جميع المظاهر والتضاريس السطحية كانت تعتبر نتاجاً لعمليات الانضغاط والحركات الرأسية المترتبة على هذا الانكماش . وفي أول إعلان عام عن البعثة في صحيفة «التايمز» في ٢ أغسطس / آب ١٩٣٢ ، ورد ذكر قارة ليموريا الافتراضية التي كان يُظن أنها توجد مغمورة إلى الغرب من الهند ، وأدى ذلك إلى ظهور عدد من المقالات الصحفية اللاحقة التي أكدت أن البعثة تبحث عن قارة مفقودة . ولم يكن ذلك التخمين يبعد كثيراً عن الحقيقة ، لأن سيويل (١٩٣٤) ذكر أن الشق أو الغور الممتد بطول ساحل مكران قد يكون المجرى المغمور لأحد الأنهار ، ولعله نهر السند ؛ وعندما تم الحصول على شظايا لصخور البازلت من نتوء كارلسبرج ومن الحوض الواقع إلى الشمال الشرقي منه ، كان سيويل يتوقع أن تكون هذه الصخور مشابهة لأنواع بازلت هضبة الدكن في الهند وأن تمثل امتداداً مغموراً لها .

(*) كانت البنية تتجه إلى تسمية هذا التواء - الذي يعتبر أهم ظاهرة سجلتها مباحث - باسم راعي البعثة (جون مَرّي) . وعندما تبين أنه قد أطلق عليه بالفعل اسم راعي بعثة السفينة « دانا » ، أطلق اسم « نتوء مَرّي » على التواء الأصغر والذي يمتد من أمام مدخل خليج عمان . وقد أصبح من المعروف الآن أن هذا التواء الأخير هو الامتداد الشمالي لمنطقة انكسار أوين (Owen Fracture Zone) انظر : (Sewell, 1934 b, p. 686) .

إلا أن ما قام به وايزمان (١٩٣٧) بعد ذلك من تحليل لهذه الصخور - وهو أول تحليل شامل لبازلت مأخوذ من تنوع يمتد وسط محيط - أوضح أنها تختلف تماماً عن العينات المأخوذة من هضبة الدكن ، إذ ثبت أن صخور البازلت المأخوذة من المحيط تحتوي على نسبة صوديوم أعلى كثيراً وعلى نسب حديد وباتاسيوم أقل كثيراً . وفي محاولة لتلخيص المتضمنات التي انطوت عليها نتائج بعثة جون مَرِي / مباحث مع ما هو متوافر من البيانات السيزمولوجية وبيانات الجاذبية ، انتهى وايزمان وسيويل (١٩٣٧) إلى أنه « لا يكاد يوجد أي مؤشر إلى أن أي كتلة قارية قديمة أو أي برزخ أرضي قديم مما كان يفترض وجوده ، مثل قارة جندوانا لاند أو برزخ ليموريا ، كان له أي وجود على الإطلاق ، وذلك إذا استثنينا الكتلة الجرانيتية لجزر سيشل وربما أيضاً تكوينات الجرانيت المناظرة في جزر سقطرى وخوريا موريا » .

غير أن الأكثر لفتاً للنظر وبعثاً على الاهتمام هو ذلك التبصر العميق الملحوظ الذي أبداه وايزمان وسيويل (أنظر أيضاً Girdler, 1984) ، وخاصة في إشارتهما إلى أوجه التشابه والارتباط بين التواءات الموجودة في بحر العرب وبين نظام الفالق الأفريقي الشرقي ، مستنديين في ذلك إلى الخرائط الطبوغرافية والخرائط السيزمية التي كان قد نشرها آنذاك هيك «Heck» (١٩٣٥) . ومن هنا نجد أن المناقشة التي قام بها وايزمان وسيويل هذه الظواهر كانت تحتوي على جنين المفهوم الخاص بنظام الفوالق العالمي ، وهو المفهوم الذي تم تطويره بعد ذلك في الخمسينات والذي يعتبر الآن أساسياً بالنسبة للأفكار الحديثة المتعلقة بانفراج قاع البحر وبكتونيات الصفائح .

الأقيانوغرافيا الطبيعية والكيميائية

كانت النتائج الرئيسية التي انتهت إليها بعثة جون مَرِي / مباحث في مجال الأقيانوغرافيا الطبيعية تتعلق بنوعين من القضايا مختلفين جد الاختلاف ، أولهما القضية بالغة التحديد التي تختص بنمط المياه بين البحر الأحمر وخليج عدن خلال مضيق باب المندب ، وثانيهما القضية الأقل تحديداً والتي تختص بالدورة العامة للتيارات المائية في بحر العرب .

وقد نفذت « مباحث » قطاعاً من خمس محطات في المناطق المجاورة للمضيق في سبتمبر/أيلول ١٩٣٣ ، أي في نهاية فترة الصيف عندما تهب الرياح من شمال الشمال الشرقي ، ثم في مايو / أيار ١٩٣٤ في نهاية الشتاء ، عندما تهب الرياح من جنوب الجنوب الشرقي .

وكانت معظم الأرصاد والملاحظات التي أجريت على التيارات في المضيق في فترة الشتاء تشير إلى تدفق سطحي متجه إلى داخل البحر الأحمر وإلى تيار عميق متجه إلى داخل خليج عدن . وقد اتفقت أرصاد وملاحظات « مباحث » التي أجريت في شهر مايو مع ذلك ، ولكن الأرصاد والملاحظات التي أجرتها البعثة في سبتمبر كشفت عن نظام ذي طبقات ثلاث مختلف جد الاختلاف ، يشتمل على تيار سطحي دافئ جداً وتيار قريب من القاع ذي درجة ملوحة

عالية يتدفقان إلى داخل خليج عدن ، وتيار ثالث في العمق المتوسط ذي درجة ملوحة منخفضة ودرجة حرارة منخفضة يتدفق في الاتجاه المضاد . وعندما قدم سيويل (١٩٣٤) وطومسون (١٩٣٩) تقاريرهما عن هذه النتائج ، كان يبدو أنها على غير دراية بوجود نظام محائل ثلاثي الطبقات ورد ذكره في تقارير فيرنسيلي (١٩٣١) استناداً إلى الأرصاد والملاحظات الإيطالية التي أجريت في يوليو (١٩٢٩) (أنظر: Mohamed 1940). وعلى ذلك فإنه رغم أن أرصاد «مباحث» وملاحظاتها لم تكن جديدة تماماً كما كان الاعتقاد في البداية ، إلا أنها أضافت إضافة لها مغزاهما إلى المعارف المتوافرة عن الكتل المائية على كل من جانبي مضيق باب المندب ، وبيئت أنسب الأوقات لإجراء الملاحظات والأرصاد بعدئذٍ ، بما في ذلك الحاجة إلى دراسة آثار المد والجزر . كما أوضحت هذه الملاحظات بجلء أن التغيرات الفصلية في قوة الرياح واتجاهها هي العناصر الرئيسية التي تحدد نظام التيارات داخل المضيق .

وقبل بعثة جون مري / مباحث ، كانت البيانات المتوافرة عن الدورة العامة للتيارات المائية في المحيط الهندي قد جرى استعراضها بواسطة مولر Moller (١٩٢٩)، الذي تعرّف على أربع طبقات رئيسية ، استندت تسميتها إلى التسميات المستخدمة لدورة الأطلسي التي بين شوت Shott (١٩٢٦) أن دورة المحيط الهندي تناظرها إلى حد بعيد . وطبقاً لما يقرره مولر ، فإن هناك طبقة عليا دافئة ومالحة ، يبلغ سمكها بصفة عامة بضع مئات من الأمتار ، توجد تحتها طبقة وسطى أنتاركتيكية من المياه الأقل حرارة وملوحة والآتية أصلاً من منطقة « أنتاركتيكا » أي المحيط المتجمد الجنوبي . وهناك تحت هذه الطبقة الثانية طبقة دافئة ذات درجة ملوحة عالية ، هي طبقة المياه العميقة للمحيط الهندي الشمالي التي تتكون في بحر العرب وتغذيها تدفقات الأعماق الوسطى ذات الملوحة العالية الآتية من البحر الأحمر والخليج الفارسي . وأخيراً ، توجد بعد ذلك تحت هذه الطبقات الثلاث جميعاً كتلة مائية باردة منخفضة الملوحة ، هي مياه القاع القطبية الجنوبية (الأنطاركتيكية) التي تزحف شمالاً من منطقة أنتاركتيكا (المحيط المتجمد الجنوبي) ولكنها لا تكاد تتميز في شمال خط الاستواء .

ومن البيانات التي توافرت بعد ذلك من السفينة « دانا » (١٩٢٩ - ١٩٣٠) ومن السفينة « سنيلوبس » (١٩٢٩) انتهى طومسون (١٩٣٣) إلى معارضة زعم مولر أن المياه العميقة ذات الملوحة المرتفعة في المحيط الهندي الجنوبي تمثل كتلة متصلة مع المياه العميقة في المحيط الهندي الشمالي . ومن ملاحظات السفينة « ديسكفري ٢ » وأرصادها في عام ١٩٣٥ تقدم كلاوز وديكون في عام ١٩٣٥ أيضاً (Clowes and Deacon, 1935) بفرض أن المياه العميقة لشمال المحيط الهندي يمكن تمييزها بملوحتها العالية إلى مسافة بعيدة تصل حتى ٢٠° جنوباً ، وأن من الممكن العثور عليها إلى الجنوب من ذلك على هيئة لسان من المياه الفقيرة في الأكسجين يمتد محصوراً بين المياه الأنطاركتيكية الوسطى والمياه الأطلسية المتدفقة شرقاً ، اللتين تتميزان بمحتوى أكسجين أعلى كثيراً واللتين لم يرد لهما ذكر في نظام مولر .

وهذا هو الوصف المقبول بصفة عامة حالياً لدورة التيارات المائية العميقة في المحيط الهندي حسبما لخصه ويرتكي (Wyrski, 1973)، رغم أنه يطلق إسم «المياه الوسطى للمحيط الهندي الشمالي» على المياه ذات الملوحة المرتفعة ومحتوى الأكسجين المنخفض التي تجدد أصلها في بحر العرب. وقد أضافت الملاحظات والأرصاء التي أجريت أثناء بعثة جون مري إضافة كبيرة إلى البيانات المتوافرة عن الجزء الشمالي الغربي من المحيط الهندي، ولكنها لم تغير كثيراً من التفسيرات القائمة وقتئذ. وقد انتهت دراسة عبد الفتاح محمد (١٩٤٠) لأرصاء «مباحث» الخاصة بمعامل تأين الهيدروجين أو الأسى الهيدروجيني «PH» بصفة عامة إلى تأييد النتائج السابقة عن طبيعة وأصل المياه الأنتاركتيكية المتوسطة والقاعية، ولكنها أدت به إلى القول بأن مياه البحر الأحمر قد تكون قليلة الإسهام في تغذية المياه الوسطى في شمال المحيط الهندي (مياه مولر العميقة)، وهي نتيجة لا يمكن قبولها اليوم (أنظر: Swallow, 1984; Wyrski, 1973).

وقد لخص سيويل (Sewell, 1934 a; 1934 b) نتائج البعثة، بما فيها النتائج المستمدة من الملاحظات والأرصاء الهيدروجرافية، في مقالتين قصيرتين نشرتا في مجلة «نيتشر Nature». وكان أرساء معامل تأين الهيدروجين «pH» موضوعاً للتقرير الموسع الشامل الذي وضعه عبد الفتاح محمد وأشير إليه فيما تقدم، في حين أن جيلسون تناول موضوع تعيين الخصائص الكيميائية، وخاصة تلك التي تتعلق بدورة النيتروجين. بيد أنه إذا استثنينا تقرير طومسون (١٩٣٩) عن الهيدروجرافيا العامة للبحر الأحمر، فإن الملاحظات والأرصاء الخاصة بدرجات الحرارة والملوحة لم تعالج معالجة كافية أبداً، وهو ما يرجع فيها يبدو إلى عزوف طومسون الشديد عن الكتابة والتدوين (أنظر ترجمته المختصرة).

ولعل مما يثير الاهتمام أن نخمن ما إذا كانت بعثة جون مري / مباحث ستحدث أثراً أكبر على تنمية المعارف بالأقيانوغرافيا الطبيعية لبحر العرب لو أن سيويل كان قد نجح في تشجيع طومسون على تدوين النتائج!

الأقيانوغرافيا البيولوجية

لا شك في أن الهدف الرئيسي من بعثة جون مري / مباحث كان دراسة بيولوجيا بحر العرب، ولا سيما بيولوجيا الأحياء التي تعيش في القاع والتي يمكن جمعها بشباك الجر والجرافات. ومع أن الأعمال الهيدروجرافية للبعثة كان لها هدف مستقل يتمثل في تمييز وتحديد الكتل المائية ودورها، إلا أنه كان من المتوقع أيضاً أن يمكن التوصل إلى الربط بين هذه الملاحظات والأرصاء وبين الظروف البيولوجية التي تكتشفها البعثة (أنظر طومسون وجيلسون، ١٩٣٩ - Thompson and Gilson, 1939).

وتشغل البحوث التي كُتبت على أساس المجموعات البيولوجية للسفينة «مباحث» ثمانية مجلدات من الأحد عشر مجلداً التي تضم التقارير العلمية للبعثة، ٨٥ بالمائة من الـ ٨٥٠٠

صفحة التي تشغلها هذه التقارير . إلا أن هذه الإحصاءات لا يصح أن تعتبر دليلاً على الأهمية النسبية للنتائج البيولوجية وغير البيولوجية للبعثة ، لأن الكثير من هذه التقارير يضم قدراً كبيراً من التفاصيل التصنيفية المملة رغم ضرورتها . وقد كان ذلك أمراً لا مفر منه ، إذ أنه باستثناء العينات التي حصلت عليها سفيتنا المسح الهندي البحري « انفسيتجاتوز ١ » و « انفسيتجاتور- ٢ » ، بين عامي ١٨٨٥ و ١٩٢٥ لم يكن قد أجرى أي تجميع واسع النطاق لمجموعات أحياء المياه العميقة في بحر العرب قبل بعثة جون مري / مباحث . وبالتالي فإن الكثير من العينات التي استخرجتها « مباحث » من المياه العميقة كانت تمثل أنواعاً غير موصوفة وغير مصنفة (سيويل ١٩٥٢) . ولا تزال المجموعات في مجموعها ، حيث توجد بصفة رئيسية في المتحف البريطاني (قسم التاريخ الطبيعي) في لندن ، تمثل واحدة من أهم سلاسل المجموعات التي تم الحصول عليها من وجهتي النظر التصنيفية والجغرافية الأحيائية . يضاف إلى ذلك أن العديد من التقارير البيولوجية يتناول مواد غير تلك التي جمعت من « مباحث » ويتضمن مناقشات في مجالات التصنيف والمورفولوجيا الوظيفية المقارنة والجغرافيا الأحيائية تضيف على تلك التقارير أهمية أكثر عموماً بكثير مما لو كانت قد اقتصر على التصنيف المباشر الصريح لعينات جون مري / مباحث وحدها . ومثال ذلك أن تقارير سيويل (1947 a; 1947 b) عن التصنيف والجغرافيا الأحيائية لشحريات الكوبيبودات البلاكتونية والمستندة بصفة رئيسية إلى العدد القليل نسبياً من العينات المأخوذة من المياه المتوسطة أثناء البعثة - هذه التقارير تعتبر نماذج كلاسيكية من نوعها . وبالمثل فإن استعراض الكيفالوبودات السيبيدية الذي قام به آدم وريس (Adam and Ress, 1966) يمثل معالجة تصنيفية شاملة للعائلة بأكملها في حين أن آخر المجلدات المنشورة ، الذي يتضمن وصف كنودسن (١٩٦٧) لثنائيات الصمامات يعتبر ملخصاً هاماً للمعلومات المتوافرة عن هذه المجموعة في المنطقة ويشمل دراسة المواد التي جمعت قبل بعثة جون مري / مباحث وبعدها .

يبد أن من الأمور ذات الأهمية المحتملة الأوسع نطاقاً تلك الملاحظات والأرصاء الأكثر عمومية والخاصة بتوزيع أحياء القاع والعوامل الفيزيائية والكيميائية المؤثرة في ذلك . ولا شك في أن أشد الاكتشافات لفتاً للنظر وأقلها توقعاً من بين ما اكتشفته البعثة هو تلك المنطقة من قاع البحر التي تعدم فيها الحياة والتي تمتد من عمق ١٠٠ متر تقريباً إلى عمق ١٣٠٠ متر أمام ساحل شبه الجزيرة العربية ونهبط إلى عمق أكبر قليلاً في خليج عمان . وفي العديد من العينات التي أخذت من تلك المنطقة ، وخاصة في جوار رأس الحد ، كان الطين الذي رفعته شبك الجر والكباشات يصدر رائحة قوية لكبريتيد الهيدروجين ، حيث انتهى تطبيق تقنية اختبار ارنجالية عن وجود ٣٠ ملليجرام من H_2S كـ ب في اللتر من المياه البينية (محمد ، ١٩٤١) . وقد تم الكشف عن ظروف مماثلة في البحر الأسود وفي بعض الفيوردات المغلقة ، ولكن ذلك كان أول تسجيل لمثل هذه الظروف في بحر مفتوح . وكان المعتقد أن كبريتيد الهيدروجين الذي عثر عليه في طين القاع في العديد من البحيرات الحلقيية في أرخبيل المالديف إنما هو نتيجة لتحلل قدر غزير من

المواد العضوية التي مصدرها النباتات الموجودة على الجزر . إلا أن أحداً لم يقدم أي تفسير للملاحظات والأرصاء المماثلة في البحر المفتوح ، باستثناء القول بأن « عقم هذه المنطقة لا بد وأن يكون راجعاً إما إلى تميز رواسب القاع بخصائص مهلكة للأحياء أو لتغير فصلي لا يعرف كنهه في الظروف العامة للمياه العميقة » . وقد انكشف جزء على الأقل من الإجابة عن هذا السؤال من خلال الأعمال التي قام بها عبد الفتاح محمد لتحديد كيمياء المياه الوسطى ، ومن خلال أعمال جيلسون بصفة خاصة .

وكانت المسؤولية الخاصة التي اضطلع بها جيلسون أثناء جولة « مباحث » تتعلق باستقصاء دورة النيتروجين الذي يتضمن دراسة توزيع مركبات النيتروجين في عمود المياه بالنسبة للبلانكتون النباتي وبعض الأعمال في مختبر بليموث بعد انتهاء البعثة . ويعتبر التقرير الذي تمخض عن ذلك (جيلسون ، ١٩٣٧ ١٩٣٧) ملخصاً ممتازاً للمعلومات المتوافرة آنئذٍ عن أيكولوجية البلانكتون النباتي ، وهي المعلومات التي شهدت تطوراً وتقدماً سريعاً في العشرينات والثلاثينات من القرن الحالي .

وكان برانت -Brandt في أوائل القرن العشرين قد وضع نظريته القائلة بأن غو البلانكتون النباتي يتحكم فيه مدى توافر المواد او العناصر الغذائية وكان يعتقد أن إمدادات النيترات للبلانكتون النباتي تأتي بكاملها من اليابسة ، وأن هذا يفسر ثراء المياه الساحلية الداخلية بالمقارنة إلى المناطق الواقعة في المحيط . وكان برانت يعزو التحكم في توافر النيترات للبلانكتون النباتي إلى نشاط البكتيريا المختزلة للنيترات ، التي تمنع النيترات من بلوغ المستويات المميتة في المحيط .

ولم يطرأ أي تقدم ملحوظ في مجال التوسع في أفكار برانت أو تطويرها إلى أن قام أتكنز «Atkins» وهارفي «Harvey» بتحسين تقنيات تحليل الفوسفات والنيترات في بليموث في أواسط العشرينيات ، ثم بدأ بعد ذلك مع كوبر «Cooper» في فحص الدورة السنوية للمواد الغذائية في القنال الإنجليزي (بحر المانش) والمناطق المجاورة له . وكان طومسون قد قضى بضعة أسابيع في مختبر بليموث لكي يتمكن بصفة خاصة من أن يآلف أحدث تقنيات التحليل ، ثم جاءت بعثة جون مري / مباحث لتوفر فرصة مبكرة لتطبيق تلك التقنيات على محيط مداري .

واستفاد جيلسون من هذه التقنيات في القيام بعدد من الإسهامات والملاحظات والأرصاء الهامة التي تعرض الكثير منها للتجاهل من جانب العاملين الذين جاءوا بعده . فقد استخلص علاقة يمكن الاستناد إليها بين ماكان مارشال وأور «Marshall and Orr» (١٩٢٨) قد حددها قبل عهد قريب وأسمياه « نقطة التعويض » - وهي العمق الذي تتعادل عنده كمية الأكسجين الناتجة من التمثيل الضوئي مع كمية الأكسجين التي يستهلكها البلانكتون النباتي في تنفسه - وبين تحدييدات قرص سيكي لمستوى العتامة في عمود المياه . وقد بدا أن صحة « نقطة التعويض » المحسوبة على هذا النحو بصفة عامة قد أيدتها حقيقة أن هذا العمق يتفق إلى حد

بعيد في معظم المحطات التي نفذتها بعثة جون مري / مباحث مع الحد الأسفل للطبقة المجردة من المواد الغذائية . غير أن عديداً من محطات خليج عدن تميزت بمنحنى حراري هابط يعلو بدرجة ملحوظة عن عمق التعويض المحسوب ، مع انحصار طبقة نقص المواد الغذائية وارتفاع محتوى الأكسجين في المنطقة الواقعة فوق مستوى التوقف أو الانقصاص . وقد أسهمت هذه النتائج وغيرها إسهاماً كبيراً في تأييد نتائج الأعمال السابقة التي تُبين أهمية توزيع الطبقات الحرارية لعمود الماء في التحكم في الإنتاجية الأولية .

ووجد جيلسون أن توزيع الأكسجين في منطقة كفاية الضوء للنمو الخضري يبين وجود نقطة ارتفاع أقصى تحت السطح بكثير ، مما يشير إلى قمع التمثيل الضوئي بفعل كثافات الضوء العالية ويتفق مع ملاحظات مارشال وأور (1928). يضاف إلى ذلك أن هذا المستوى الأقصى لمحتوى الأكسجين كان يتسم عادة بأنه يوجد في عمود الماء عند نقطة أعلى من طبقة الوفرة القصوى لخلايا البلانكتون النباتي حسباً حددتها حصيلة الصيد بالشباك ، بحيث أنه - وفقاً لما كتبه جيلسون في صفحة 38 من بحثه (Gilson, 1937) « فإن الحجم الإجمالي للطحالب الموجودة لا يمثل بالضرورة مقياساً حقيقياً للإنتاجية ، إذا عرفنا هذه الإنتاجية بأنها معدل استيعاب الكربون وتزايد الخلايا » . وجدير بالذكر أن جيلسون لم تكن لديه وسيلة مباشرة لقياس الإنتاجية الأولية ، ولكنه توصل إلى ما أسماه « تقديرات تقريبية جداً » لرقم عام لبحر العرب في مجمله . وقد حسب هذا الرقم من الاتجاه العام الذي لاحظته لزيادة عمق نقطة التعويض بصفة عامة ابتداء من أواخر سبتمبر إلى أواخر فبراير ولتغير مستويات محتوى النيترات (التي يستخدمها البلانكتون النباتي) في نفس هذه الفترة . وباستخدام ما كان كوبر (1933) قد نشره آنئذٍ من معلومات مؤداها أن النيتروجين يمثل 5, 0 ٪ من الوزن المبتل للبلانكتون النباتي ، حسب جيلسون معدل إنتاج قدره 4, 14 جرام مبتل بالوزن لكل متر مربع في اليوم ، وإن كان قد شعر أن هذا الرقم منخفض أكثر من اللازم بالنسبة لمناطق المياه المتصاعدة ومرتفع أكثر من اللازم بالنسبة لمعظم بحر العرب . وبافتراض أن الكربون يمثل 3, ٪ من الوزن المبتل للبلانكتون النباتي ، فإن رقم جيلسون يكون معادلاً تقريباً لـ 500 مجم ك/م²/يوم ، وهو رقم لا يختلف كثيراً عن التقديرات الحديثة (أنظر قاسم 1982 وكري 1973 - Qasim, 1982; Krey, 1973) .

وخلال عمله الرئيسي في دراسة دورة النيتروجين ، أجرى جيلسون ملاحظات وأرصاء ذات أهمية خاصة عن تركيزات النيتريت ، ملاحظاً أن جميع محطات بعثة جون مري / مباحث تقريباً قد أظهرت وجود مستوى مرتفع للنيتريت في منطقة ضيقة عند قاعدة الطبقة السطحية التي تنعدم فيها المواد الغذائية ، وهي ظاهرة كانت قد سبقت ملاحظتها وتبين عندئذٍ أنها واسعة الانتشار في مناطق المحيطات . وكان رأي جيلسون أن هذا المستوى الأقصى الأولي لوجود النيتريت هو نتيجة لنشاط البكتيريا المختزلة للنيترات في الظروف الخاصة القائمة في هذه المنطقة

الضيقة ، حيث يوجد كثير من النيترات إلى جانب قدر غزير من المواد العضوية ، مما يوفر مصدراً للطاقة سهل التأكسد . وكان هذا التفسير قد ورد ذكره قبل ذلك من جانب راكسترو «Rakestraw» (١٩٣٣) ، غير أن الدراسات التي أجريت في أواخر الثلاثينات ثم في عهد أقرب بكثير (أنظر: رايمنت Raymont، ١٩٨٠ ، ص ٣١٣) تشير إلى أن هذا المستوى الأقصى لوجود النيتريت يرجع إلى أكسدة البكتيريا للأمويا التي تطلقها الخلايا الميتة للبلانكتون النباتي أكثر مما يرجع إلى نزع النيتريت ، أو إطلاق البلانكتون النباتي للنيتريت على نحو مباشر .

وكان من المحتمل أن يقترب جيلسون أكثر من الأفكار الحديثة لو أنه طبق نفس التفسير على المستويات العليا الثانوية لوجود النيتريت عند الأعماق التي تزيد على ١٥٠ متراً في عدة محطات ، وخاصة في الجزء الشمالي الشرقي من بحر العرب أمام ساحل مكران وأمام ساحل شبه الجزيرة العربية . وقد كان ذلك أول تسجيل لمثل هذه المستويات القصوى الثانوية ، التي أصبحت الآن معروفة من عدد من المناطق الأخرى ، بما في ذلك شرق الجزء المداري من المحيط الهادي . ويقتصر وجود هذه المستويات على الكتل المائية ذات المستويات بالغة الانخفاض من محتوى الأكسجين ، ويعتقد أنها تنشأ عن فعل البكتيريا النازعة للنيتروجين (رايمنت، ١٩٨٠ — Raymont, 1980) . ومن الغريب أن جيلسون في صفحة ٦٥ من بحثه المنشور عام ١٩٣٧ (Gilson, 1937, p. 65) سجل أن البكتيريا المعروفة بقدرتها على اختزال النيترات إلى النيتريت تتطلب مستوى منخفضاً من محتوى الأكسجين ، وفق ما وجد في تلك المحطات التي صادفت البعثة فيها المستويات القصوى الثانوية للنيتريت ، ولكنه لم يستطد من ذلك إلى اقتراح نزع النيتروجين على هذا النحو كتفسير للموضوع . غير أنه مع ذلك أشار إلى أن « حقيقة وقوع هذه المحطات في جوار « المناطق الميتة » التي يرد وصفها في موضع آخر من هذه التقارير . . . تمثل أمراً له مغزاه ، وإن لم يمكن اعتبار أن الرابطة قد ثبت قيامها » .

وعلى ذلك فإن هذه المناطق الخالية من الأحياء صودفت حيث تلامس قاع البحر مياه ذات محتوى نيتريت عال تتسم أيضاً - وهذا هو الأهم - بمحتوى بالغ الانخفاض من الأكسجين الذائب ، مثل مياه فيرتكي (١٩٧٣) المتوسطة في شمال المحيط الهندي . ويرجع وجود الطبقة العميقة ذات المستوى الأدنى من محتوى الأكسجين في بحر العرب وغيره من الجهات إلى التوازن بين الاستهلاك الناشئ عن تأكسد المواد العضوية الغزيرة الموجودة تحت مناطق الإنتاجية الأولية العالية وبين التعويض بالانتقال من الكتل المائية الأخرى والامتزاج بها ، وهو تفسير أورده بوضوح سيويل وفيچ (١٩٤٨) (Sewell and Fage, 1948) . ويبدو أن الوضع في بحر العرب يزيد من حدته أن مياه التعويض المتدفقة شمالاً إلى المنطقة في الأعماق المتوسطة تتميز هي الأخرى بانخفاض محتواها من الأكسجين (سوالو ، ١٩٨٤ Swallow, 1984) . ولكن الرابطة بين محتوى الأكسجين المنخفض في المياه الفوقية وما يؤدي إليه من خلق ظروف غير ملائمة للحياة بسبب قلة الأكسجين في القاع وبين انعدام أحياء القاع الكبيرة - هذه الرابطة لم يلاحظها

أحد في ذلك الوقت على ما يبدو؛ وهذا هو ما أدى إلى تفسير سيويل (Sewell, 1934 -a - ١٩٣٤) المحاييد الغريب الذي أوردناه من قبل فيها يختص بالمناطق الخالية من الأحياء . ويبدو أن أسباب هذا الفشل مزدوجة . فأولاً ، نجد أن عينات المياه الوسطى التي رفعت أثناء البعثة قد كشفت عن وجود حياة بحرية يعتد بها في طبقة محتوى الأكسجين الأدنى (أنظر : سيويل ١٩٤٧ أ - وسيويل وفيج ١٩٤٩ - 1948 a, Sewell and Fage, 1947 a, Sewell, 1947 a, Sewell and Fage, 1948 - ١٩٤٩) « أن هذه المياه ليست هي المسؤولة في حد ذاتها عن بوضوح - كما يذكر سيويل (١٩٣٤ أ) - » ثانياً - ولعل هذا أكثر أهمية - هناك حقيقة أنه على الرغم من أن غياب الأحياء منها ، . وعبد الفتاح محمد في صفحة ١٩١ من بحثه المنشور عام ١٩٤٠ (Mohamad, 1940, p. 191) قد أكد التوافق بين انخفاض مستويات الأكسجين الذائب وبين انخفاض معاملات تأين الهيدروجين أو الأسى الهيدروجيني (pH) التي درسها ، إلا أنه لم يحدث أبداً أن نشرت تفاصيل مستويات احتواء الأكسجين في مختلف الطبقات التي تم الحصول عليها في بحر العرب وخليج عمان ، مثل قطاعات الحرارة والملوحة . ولو كانت هذه التفاصيل قد نشرت ، لكان من المحتمل أن يدرك سيويل أن المياه التي تعلقو المناطق الخالية من الحياة هي بالفعل العامل المسؤول عن عدم وجود الأحياء .

خاتمة

إن الرد على السؤال : « هل كانت بعثة جون مري / مباحث ذات أهمية خاصة ؟ » لا بد وأن يكون بالإيجاب ، وإن كان هذا الرد الإيجابي يخضع لبعض التحفظات الهامة . فلا بد أن نقرر أولاً أن ما أسميناه « بالنتائج السياسية » كان ضئيلاً في المملكة المتحدة ، ولكنه كبير في مصر . وثانياً ، يلاحظ أن النتائج العلمية - التي كان يتظر أن تسفر عن آثار أوسع نطاقاً وأطول بقاء - لم يكن لها سوى تأثير صغير في ذلك الحين ، ولم تتضح أهميتها الضمنية إلا عند تقييمها بعد انقضاء زمن طويل . ولا شك في أن لذلك أسباباً عديدة ومعقدة ، ولكن لا شك أيضاً في أن كلا من العوامل التالية كان له دور في ذلك .

فأولاً ، فيما يتعلق بالنتائج الخاصة بطبوغرافية قاع البحر وجيولوجيته ، كان الإطار الفكري اللازم لتقدير المغزى الحقيقي لنتائج البعثة غير موجود في الثلاثينيات ، ولم يظهر إلى الوجود إلا بعد انقضاء عقدين آخرين على الأقل . وثانياً ، يبدو أنه على الرغم من نشر الكثير من نتائج البعثة ، إلا أن أنظار الباحثين الذين جاءوا بعد ذلك قد تحفظت . ومن أمثلة ذلك أن التقرير الممتاز الذي وضعه جيلسون في عام ١٩٣٧ (Gilson, 1937) عن دورة النيتروجين لا يجد له ذكراً على الإطلاق في المجلد الذي صدر عام ١٩٧٣ عن بيولوجيا المحيط الهندي وحرره

تسايتشيل Zeitzschel ، ولا يشير إليه راييمونت (Raymont, 1980) إلا مرة واحدة . وقد ظهرت معظم النتائج بطبيعة الحال في التقارير العلمية للبعثة (انظر الملحق) وليس في الدوريات العلمية التقليدية ، ومن ثم فقد يكون ذلك سبباً في أنها لم تبلغ جمهور القراء الذي كان يمكن أن يحيط بها لو أنها نشرت في تلك المجالات . إلا أننا نجد من ناحية أخرى أن نتائج العديد من البعثات الأخرى قد نشرت بنفس الطريقة ، ورغم ذلك فقد وجدت لها مكاناً ملائماً في المطبوعات العلمية . ولعل الحرب العالمية الثانية أن تكون هي المسؤولة عن ذلك ، مثل مسؤوليتها عن أمور أخرى كثيرة . وفي غمرة الحماس الذي صاحب النشاط الكبير في بحوث علوم البحار بعد الحرب العالمية الثانية كان هناك اتجاه إلى الإنطلاق من بدايات جديدة في كثير من المجالات ، وإلى صرف النظر عما نشر من قبل ، وإن يكن ذلك دون قصد . ومن الجائز أن التقارير الأولى لبعثة جون مريّ / مباحث كانت من ضحايا تلك الظروف . وأخيراً ، فإن الأمر الذي يؤسف له أكثر من غيره هو أن عدد من النتائج ذات الأهمية الضمنية القصوى لم ينشر أبداً . ولا يوجد لذلك تفسير واضح سوى الافتقار إلى الوقت أو إلى الحافز ، وهو العذر الذي يسوقه معظمنا لتبرير التقاعس عن الإنتاج . أما جون مريّ - الذي كتب ١٦٠٠ صفحة من تقارير السفينة « تشالنجر » وشارك في كتابة عدد آخر مماثل - فلا شك في أنه كان قميئاً بأن يجد هذا التقاعس أمراً لا يغتفر!

قائمة المراجع

- ADAM, W.: REES, S. J. 1966. A Review of the Cephalopod Family Sepiidae. *Scientific Reports. The John Murray Expedition 1933-34*, Vol. II, No.1, pp. 1-165.
- BURSTYN, H. L. 1968. Science and Government in the Nineteenth Century: The Challenger Expedition and its Report. *Bulletin de l'Institut océanographique de Monaco*, Special Issue 2, pp.603-13.
- 1975. Science Pays Off: Sir John Murray and the Christmas Island Phosphate Industry, 1886- 1914. *Social Studies of Science*, No. 5, pp.5-34.
- CLOWES, A. J.; DEACON, G.E.R. 1935. The Deep-water Circulation of the Indian Ocean. *Nature* (London), No. 136, pp.936-8.
- COOPER, L.H.N. 1933. Chemical Constituents of Biological Importance in the English Channel, November 1930 to January 1932. Part II, Hydrogen Ion Concentration, Excess Base, Carbon Dioxide and Oxygen. *Journal of the Marine Biological Association of the United Kingdom*, Vol 18, pp. 729 - 54.
- FARQUHARSON, W. L. 1936. Topography, with an Appendix on Magnetic Observation. *Scientific Reports. the John Murray Expedition 1933-34*, Vol. No. 2, pp. 43-61.
- GILSON, H. C. 1937. Chemical and Physical Investigations. The Nitrogen Cycle. *Scientific Reports. The John Murray Expedition 1933-34*, Vol. 2, No. 2, pp. 21-81.
- GIRDLER, R. W. 1984. The Evolution of the Gulf of Aden and Red Sea in Space and Time. *Deep-Sea Research*, Vol. 31 (6-8A), pp. 747-62.
- GARDINER, J. S. 1933. The John Murray Expedition to the Indian Ocean. *Geographical Journal*, No. 81, pp. 570-3.
- HECK, 1935. A New Map of Earthquake Distribution. *Geographical Review*, Vol. 25, pp. 125-30.
- KNUDSEN, J. 1967. Deep-Sea Bivalvia. *Scientific Reports: The John Murray Expedition 1933-34*, Vol. 11, No. 3, pp. 235-346.
- KREY, J. 1973. Primary Productivity in the Indian Ocean, I. In: B. Zeitschel (ed.), *The Biology of the Indian Ocean*, pp. 115-26. Springer Verlag.

- MARSHALL, S. M.; ORR, A. P. 1928. The Photosynthesis of Diatom Cultures in the Sea. *Journal of the Marine Biological Association of the United Kingdom*, Vol. 15, pp. 321-60.
- MOHAMED, A. F. 1940. Chemical and Physical Investigations. The Distribution of Hydrogen-ion Concentration in the North-western Indian Ocean and Adjacent Waters. *Scientific Reports. The John Murray Expedition 1933-34*, Vol. 5, pp. 121-202.
- MOLLER, L. 1929. Die Zirkulation des Indischen Ozeans. *Veröffentlichungen des Instituts für Meerskunde Universität Berlin*, Series A, Vol. LVII, No. 21, pp. 1-48.
- MORCOS, S. A. 1984. The Egyptian Expedition to the Red Sea 1934/35. *Deep-Sea Research*, Vol. 31 (6-8A), pp. 599-616.
- MURRAY, J.; HJORT, J. 1912. *The Depths of the Ocean*. London, Macmillan, 821 pp.
- QASIM, S. Z. 1982. Oceanography of the Northern Arabian Sea. *Deep-Sea Research*, Vol. 29, pp. 1041-68.
- RAKESTRAW, N. W. 1933. Studies on the Biology and Chemistry of the Gulf of Maine, I. The Chemistry of the Waters of the Gulf of Maine in August, 1932. *Biological Bulletin. Marine Biological Laboratory, Woods Hole*, Vol. 64, pp. 149-58.
- RAYMONT, J. E. G. 1980. *Plankton Productivity in the Oceans, Vol. 1- Phytoplankton*. 2nd ed. Oxford, Pergamon. 489 pp.
- RICE, A. L. 1983. Thomas Henry Huxley and the Strange Case of *Bathylbia haeckelii*: A Possible Alternative Explanation. *Archives for Natural History*, Vol. 2, pp. 169-80.
- SCHMIDT, J. 1932. *Danu's Tugt Omkring Jorden, 1928-1930*. Copenhagen, Gyldendalske Boghandel Nordisk Forlag. 225 pp.
- SCHOTT, G. 1926. Die Tiefwasserbewegungen des Indischen Ozeans. *Annalen de Hydrographie und Maritimen Meteorologie (Deutsche Seewarte) (Hamburg)*, Vol. 12 pp. 417-31.
- SEWELL, R. B. S. 1934 a. The John Murray Expedition to the Arabian Sea. *Nature* (London), No. 133, pp. 86-9.
- 1934b. The John Murray Expedition to the Arabian Sea. *Nature* (London), Vol. 134, pp. 685-8.
- 1947 a. The Free-swimming Planktonic Copepoda. *Scientific Reports. The John Murray Expedition 1933-34*, Vol. 8, No. 1, pp. 1-303.
- 1947 b. The Free-swimming Planktonic Copepoda. Geographical Distribution. *Scientific Reports. The John Murray Expedition 1933-34*, Vol. 8, No. 3, pp. 317-592.
- SEWELL, R. B. S.; FAGE, L. 1948. Minimum Oxygen Layer in the Ocean. *Nature* (London), Vol. 162, p. 4129.
- SWALLOW, J. C. 1984. Some Aspects of the Physical Oceanography of the Indian Ocean. *Deep-Sea Research*, Vol. 31 (6-8A), pp. 639-50.
- THOMPSON, E. F.; 1939 The Exchange of Water between the Red Sea and the Gulf of Aden over the 'Sill'. *Scientific Reports. The John Murray Expedition 1933-34*. Vol. 2, No. 4, pp. 105-19.
- THOMSEN, E. F.; GILSON, H. C. 1937. Chemical and Physical investigations.

- Introduction. *Scientific Reports. The John Murray Expedition 1933-34*. Vol. 2, No. 2. pp. 15-20.
- THOMSEN, H. 1933. The Circulation in the Depths of the Indian Ocean. *Journal du Conseil Permanent International pour l'Exploration de la mer*, Vol. 8, pp. 315-17.
- WENT, A. E. J. 1972. Seventy Years Ago. A History of the International Council for the Exploration of the Sea, 1902-1972. *Rapport et procès-verbaux des réunions du Conseil Permanent International pour l'Exploration de la Mer*, Vol. 165, pp. 1-252.
- WHITE, R. S. 1984. Active and Passive Plate Boundaries around the Gulf of Oman, North-west Indian Ocean. *Deep-Sea Research* Vol. 31. (6-8A), pp. 731-45.
- WIMPENNY, R. S. 1934. The Fisheries of Egypt. *Science Progress* (London), Vol. 114, pp. 210-27.
- WISEMAN, J. D. H. 1937. Basalts from the Carlsberg Ridge, Indian Ocean. *Scientific Reports. The John Murray Expedition 1933-34*, Vol. 3, No.1, pp. 1-30.
- WISEMAN, J. D. H.; SEWELL, R. B. S. 1937. The Floor of the Arabian Sea. *Geological Magazine*, pp. 219-30.
- WYRTKI, K. 1973. Physical Oceanography of the Indian Ocean. In: B. Zeitschel (ed.), *Ecological Studies, Analysis and Synthesis*, Vol. 3, pp. 18-36. New York, Springer Verlag.
- YONGE, C.M. 1972. The Inception and Significance of the *Challenger* Expedition. *Proceedings of the Royal Society of Edinburgh*. Series. B., Vol. 72, pp.1-13.
- ZEITZSCHEL, B. 1973. *The Biology of the Indian Ocean*. New York. Springer Verlag. pp. 549.

ملحق

قائمة التقارير العلمية لبعثة جون مري / مباحث
نشرت بواسطة المتحف البريطاني (التاريخ الطبيعي)
١٩٣٥-١٩٦٧

Vol 1

- No. 1 R.B.S. Sewell, «Introduction and List of Stations», pp. 1-41, 23 November 1935.
No. 2. W. I. Farquharson, «Topography, with an Appendix on Magnetic Observations», pp.43-61, 27 June 1936.
No. 3. R.B.S. Sewell, «An Account of Addu Atoll», pp.63-93, 27 June 1936.
No. 4. E.A. Glennie, «A Report on the Values of Gravity in the Maldive and Laccadive Islands», pp. 95-107, 27 June 1936.
No. 5. R.B.S. Sewell, «An Account of Horsborough or Goifurfehendu Atoll», pp.109-25, 27 June 1936.

Vol. 2.

- No. 1. J. Paton, «Report on the Meteorological Observations», pp.1-14, 24 October 1936.
No. 2 E.F. Thompson and H.C. Gilson, «Chemical and Physical Investigations. Introduction. pp. 15-20; H.C. Gilson, «The Nitrogen Cycle», pp. 15-81, 27 November 1937.
No. 3 E.F. Thompson, «The General Hydrography of the Red Sea», pp.83 - 103, 25 November 1939.
No. 4 E.F. Thompson, «The Exchange of Water between the Red Sea and the Gulf of Aden over the «Sill», pp.105-19, 25 November 1939.
No. 5. A.F. Mohamed, «The Distribution of Hydrogen-ion Concentration in the North-western Indian Ocean and Adjacent Waters», pp.121-202, 24 May 1940.

Vol. 3.

- No. 1. J.D.H. Wiseman, «Basalts from the Carlsberg Ridge, Indian Ocean», pp.1-30, 23 July 1937.
No. 2. H.G. Stubbings, «The Marine Deposits of the Arabian Sea», pp.31-158, 22 July 1939.
No. 3. H.G. Stubbings, «Stratification of Biological Remains in Marine Deposits», pp.159-92, 24 November 1939.
No. 4. J. D. H. Wiseman and H. Bennett, «The Distribution of Organic Carbon and Nitrogen in Sediments from the Arabian Sea», pp. 193-221, 23 March 1940.

Vol. 4.

- No. 1. H. G. Stubbings, «Cirripedia», pp. 1-70, 24 October 1936.
- No. 2. A. D. Imms, 'On a New Species of *Halobates*, a Genus of Pelagic Hemiptera, pp. 71-8, 24 October 1936.
- No. 3. J. F. G. Wheeler, 'Nemertea', pp. 79-86, 1 January 1937.
- No. 4. A. H. Clark, 'Crinoidea', pp. 87-108, 1 January 1937.
- No. 5. S. J. Hickson, 'Pennatulacea', pp. 109-30, 5 April 1937.
- No. 6. K. H. Barnard, 'Amphipoda', pp. 131-201, 5 April 1937.
- No. 7. G. Stiasny, 'Scyphomedusae', pp. 203-42, 24 April 1937.
- No. 8. C. C. A. Munro, 'Polychaeta', pp. 243-321, 26 June 1937.
- No. 9. T. T. Macan, 'Asteroidea', pp. 323-435, 26 March 1938.

Vol. 5.

- No. 1. H. G. Stubbings, 'Phyllirhoidae', pp. 1-14, 27 November 1937.
- No. 2. H. G. Stubbings, 'Pteropoda', pp. 15-33, 26 March 1938.
- No. 3. M. M. Ramadan, Crustacea: Penaeidae, pp. 35-76, 26 March 1938.
- No. 4. N. B. Eales, 'A Systematic and Anatomical Account of the Opisthobranchia', pp. 77-122, 16 April 1938.
- No. 5. M. M. Ramadan, 'Astacura and Palinura', pp. 123-45, 26 February 1938.
- No. 6. W. T. Calman, 'Pycnogonida', pp. 147-66, 26 February 1938.
- No. 7. J. Stanley Gardiner and P. Waugh, 'Flabellia and Turbinolid Corals', pp. 167-202, 23 July 1938.
- No. 8. W. M. Tattersall, 'Euphausiacea and Mysidacea of the John Murray Expedition to the Indian Ocean', pp. 203-46, 25 March 1939.
- No. 9. K. A. Pyefinch, 'Ascothoracica (Crustacea, Cirripedia)', pp. 247-62, 22 July 1939.

Vol. 6.

- No. 1. T. Mortensen, 'Report on the Echinoidea of the John Murray Expedition' pp. 1-28, 28 October 1939.
- No. 2. H. L. Clark, 'Ophiuroidea', pp. 29-136, 28 October 1939.
- No. 3. B. Chopra, 'Stomatopoda', pp. 137-81, 28 October 1939.
- No. 4. W. T. Calman, 'Crustacea: Carida', pp. 183-224, 22 July 1939.
- No. 5. J. Stanley Gardiner and P. Waugh, 'Madreporaria Excluding Flabellidae and Turbinolidae', pp. 225-42, 28 October 1939, J. Stanley Gardiner. The Ecology of Solitary Corals', pp. 243-50, 28 October 1939.
- No. 6. G. E. H. Foxon, 'Stomatopod larvae', pp. 251-66, 28 October 1939.
- No. 7. S. J. Hickson, 'The Gorgonacea with Notes on Two Species of Pennatulacea', pp. 267-317, 23 February 1940.
- No. 8. H. G. Cannon, 'Ostracoda', pp. 319-25, 22 June 1940.

Vol. 7.

- No. 1. J. R. Norman, 'Fishes', pp. 1-116, 25 October 1939.
- No. 2. R. B. S. Sewell, 'Copepoda, Harpacticoida', pp. 117-382, 9 March 1940.
- No. 3. H. G. Stubbings, 'Cirripedia', pp. 383-99, 9 March 1940.
- No. 4. A. C. Stephen, 'Sipunculids and Echiurids', 401-9, 24 October 1941.

ملحق ٣٤٣

- No. 5. E. F. Thompson, 'Paguridae and Caenobitidae', pp. 411-26, 25 June 1943.
Vol. 8.
- No. 1. R. B. S. Sewell, 'The Free-swimming Planktonic Copepoda', pp. 1-303, 20 March 1947.
- No. 2. H. Broch, 'Stylasteridae', pp. 305-16, 20 March 1947.
- No. 3. R. B. S. Sewell, 'The Free-swimming Planktonic Copepoda. Geographical Distribution', pp. 317-592, 28 September 1948.
Vol. 9.
- No. 1. T. Mortensen, 'Report on the Echinoidea of the John Murray Expedition, Part II', pp. 1-16, 26 June 1948.
- No. 2. R. B. S. Sewell, 'The Littoral and Semi-parasitic Cyclopoida, the Monstrilloida and Notodelphyoida', pp. 17-199, 28 March 1949.
- No. 3. I. Gordon, «Crustacea: Dromiacea. Part I. Systematic Account of the Dromiacea Collected by the John Murray Expedition. Part II. The Morphology of the Spermatheca in Certain Dromiacea», pp. 201 - 53, 31 January 1950.
- No. 4. R. B. S. Sewell, «The Epibionts and Parasites of the Planktonic Copepoda of the Arabian Sea», pp. 255- 394, 20 July 1951.
- No. 5. L.M. Newton, «Marine Algae», pp. 395 - 420, 24 March 1953.
Vol. 10.
- No. 1. R.B.S. Sewell, «The Pelagic Tunicata», pp. 1 - 90, 27 November 1953.
- No. 2. N.H. Ludbrook, «Scaphopoda», pp. 91 - 120, 29 January 1954.
- No. 3. J.E. Webb, «Cephalochordata», pp. 121 - 8, 29 January 1957.
- No. 4. P. Knott, «The Sessile Tunicata», pp. 129 - 49, 17 May 1957.
- No. 5. M. Burton, «Sponges», pp. 151 - 281, 24 November 1959.
- No. 6. H.M. Muir-Wood, «Report on the Brachiopoda of the John Murray Expedition», pp. 283 - 318, 24 November 1959.
- No. 7. N.M. Tirmizi, «Crustacea: Penaeidae, Part II. Series Benthescymae», pp. 319 - 83, 29 January 1960.
- No. 8. N.M. Tirmizi, «Crustacea: Chirostylidae (Galatheididae)», pp. 385 - 415, 30 December 1964.
- Vol. 11.
- No. 1. W. Adam and W. J. Rees, «A Review of the Cephalopod Family Sepiidae», pp. 1 - 65, 1 April 1966.
- No. 2. N.M. Tirmizi, «Crustacea: Galatheididae», pp. 167 - 234, 3 May 1966.
- No. 3. J. Knudsen, «Deep-sea Bivalvia», pp. 235 - 346, 19 May 1967.

فهرس

- ادنبرة ٢٩ ، ٣٠ ، ٣٢ ، ٣٣ ، ٤٥ .
 ارجيل ، دوق - ٣١ ، أورطة أرجيل الثامنة - ٢٨٦ .
 آدم وريس ٣٣٠ .
 الأحياء المائية ، علم - ٣٩ ، ٤٦ ، ٥٠ ، ٥٢ ،
 ٢٩٣ ، ٣٠٢ .
 البيولوجيا البحرية ٢٨٨ ، ٢٩٣ ، غنبر البيولوجيا
 البحرية ٣٣ ، ٥١ ، ٧٠ .
 الأقيانوغرافيا ، علم المحيطات ٣٢ ، ٣٣ ، ٤٥ ،
 ٤٧ ، ٤٨ ، ٤٩ ، ٢٨٣ ، ٢٩٢ ، ٢٩٣ ،
 ٢٩٥ ، ٢٩٧ ، ٢٩٨ ، ٢٩٩ ، ٣٠٠ ،
 ٣٢٤ ، ٣٢٣ .
 البحوث الأقيانوغرافية ٥٨ ، ١١١ ، ٣٠٠ ، ٣٠١ ،
 ٣١٣ ، ٣١٧ .
 الأقيانوغرافيا الطبيعية ٢٨٥ ، ٣٢٩ ، الأقيانوغرافيا
 الطبيعية والكيميائية ٣٢٧ ، الأقيانوغرافيا
 البيولوجية ٣٢٩ .
 معهد بدفور للأقيانوغرافيا ٢٩٠ ، ٣٢٢ ، معهد
 العلوم الأقيانوغرافية ٢٩١ .
 غنبر بنجهام الأقيانوغرافي ٢٩٢ .
 معهد سكريبس للأقيانوغرافيا (الولايات المتحدة)
 ٢٩٩ .
 أحمد فؤاد بك ، الأميرالاي - ٤٩ ، ٥٥ ، ٢٧٧ .
 إريتريا ١٠٢ .
 أستراليا ١٦٩ ، ٢١٥ ، ٢٨٨ ، أستراليا هاوس ٥١ .
 قانون الأراضي الأسترالية ٢٨٧ ، الساحل الأسترالي
 الشرقي ٢٨٩ .
 أسيوط ٣١٠ .
- (أ)
- أبو زينة ٨٩ ، ٩٠ .
 إبراهيم أحمد ، مضيف أول - ٨٤ ، ١٧٩ .
 أبو سمرة ، الدكتور - ٢٩٥ .
 أتكنزوهاري ٣٣١ .
 أثيناوم ، نادي - ٢٠١ .
 أجاسيز ٦٣ ، ١٢٧ ميدالية ألكساندر أجاسيز ٣٢ ،
 شبكة أجاسيز ٦٤ ، ٦٥ ، ٩٧ ، ١٠٠ ،
 ١٠٦ ، ١١٦ ، ١١٨ ، ١٢٠ ، ١٢١ ، ١٢٢ ،
 ١٢٩ ، ١٣٣ ، ١٣٧ ، ١٤٩ ، ١٥٠ ، ١٥١ ،
 ١٥٨ ، ١٧١ ، ١٨٩ ، ١٩٠ ، ١٩٢ ، ١٩٥ ،
 ١٩٧ ، ١٩٨ ، ١٩٩ ، ٢٠٠ ، ٢٢٧ ، ٢٣٣ ،
 ٢٣٦ ، ٢٣٩ ، ٢٤٠ ، ٢٤١ ، ٢٥٤ ، ٢٥٥ ،
 ٢٥٩ ، ٢٦٢ ، ٢٦٣ ، ٢٦٤ ، ٢٦٦ ، ٢٦٧ .
 أحمد محمد بدر ، ملازم أول - ٨٣ ، ١٤٥ ، ١٧٧ ،
 ٢٠١ ، ٢٠٢ ، ٢٣٧ ، ٢٣٠ ، ٣٠٤ ، ٣٠٥ ،
 ٣٠٦ ، ٣٠٧ ، ٣٠٨ ، ٣١٠ ، بدروكروسالا
 ٣٠٧ .
 أحمد ثروت ، ملازم أول - ٨٣ ، ١٩١ ، ٢٣٠ ،
 ٣٠٤ ، ٣٠٥ ، ٣٠٦ ، ٣٠٨ ، ٣٠٩ .
 أحمد علي سرور ، ربح ريس ٨٣ .
 أحمد عويضة عويضة ، بحري ماهر ٨٣ .
 أحمد محمد حمام ، عطشجي ٨٤ .
 أحمد يوسف السيد ، بحري ماهر ٨٣ .
 أراجونيز ، سفينة البحوث ٣٠٧ .
 إدوارد ، الملك - ٣٠٠ .

- الإسكندرية ٣٧ ، ٣٨ ، ٤١ ، ٤٩ ، ٥١ ، ٥٢ ، ٥٣ ، ٥٤ ، ٥٦ ، ٧٣ ، ٨٧ ، ٩٤ ، ١٤٩ ، ١٨١ ، ٢٧١ ، ٢٧٤ ، ٢٧٧ ، ٢٧٨ ، ٢٧٩ ، ٢٨٤ ، ٢٩٣ ، ٢٩٨ ، ٣٠١ ، ٣١٠ ، ٣١١ ، ٣١٥ ، ٣١٩ ، ٣٢٦ ، جامعة الإسكندرية ٢٩٥ ، ٢٩٨ ، ٢٩٩ ، ٣٢٤ ، القاعدة البحرية ٣٠٣ ، معهد علوم البحار والمصايد ٣٠٦ .
- الإسفنجيات ١٠٤ ، ١٣٦ ، اسفنجيات عش الطيور (هبالونيا) ٢٦٥ .
- اسكتلندا ٢٩ ، ٢٨٦ ، ٢٨٩ ، ٢٩٠ ، أسمان ، سيكرومتر ٧١ ، ٩٨ .
- الإسماعيلية ٨٧ ، ٢٧٤ ، ٢٧٥ .
- أسماك الأعماق بشتوساوروس Benthasaures ٢٥٥ ، ٢٥٧ .
- أسماك إينيس مراي Ipnops murrayi ١٩٧ .
- أسماك الماكربيل (Caranx) ١٣٦ ، ١٧٣ ، ١٧٦ ، ٢٠٧ .
- أسماك المياه العميقة ١٠٧ ، ١٩٣ ، ٢١٣ .
- أسماك القرش ٢٤١ ، كاراكارياس (Caracarias) ٩٨ ، ٢٥٤ .
- كادشارياس جانجيتيكوس ١٧٦ .
- أسماك الخنزير (Porpoises) ٩٠ ، ١١٢ ، ٢١٥ ، يرقات الأسماك المقلطة والألبيا والستوماتوبودا ١٠١ .
- أسماك البلطة ١٧٤ ، أقلام البحر ١٠٦ ، ١١٩ ، ١٣٦ .
- أسماك القرش والأسماك الكشافة ٢٥١ .
- الإضاءة البيولوجية (التوهج البيولوجي) ١٧٠ .
- إفريقيا ٢٠٩ ، ساحل- ٥٦ ، ٥٨ ، ١٠٦ ، ١١٢ ، ١١٣ ، ١١٤ ، ١٦٩ ، ١٧١ ، ١٧٥ ، ١٨٨ ، ١٩٠ ، ١٩٢ ، ١٩٤ ، ٢٠٩ ، ٢٥٩ ، ٢٧١ ، الأخلود الشرقي العظيم ١٤٥ ، جنوب إفريقيا ٢٨٧ .
- أكاديا ، آلة سير- ٧٣ ، ٣٢٥ .
- أكاديمية العلوم (الولايات المتحدة الأمريكية) ٣٢ .
- أكسماوث ، سفينة صاحب الجلالة ٣٠٥ .
- ألن وهانبري ، مؤسسة- ٩٠ .
- ألباني ، المستر- ٤٩ ، ٢٧٧ .
- ألن ، أ. ج. ٣٣ ، ٣٧ ، ٣٨ ، ٥١ .
- الكوك ٢٦٥ .
- ألمانيا ٢٩٣ .
- ألنبي ، الجنرال- ٢٨٣ .
- اليزابيث ، الأميرة- ٢٨٨ .
- ألولاء- فارتاك ، نثوء- ١٢١ .
- انتربرايز ، سفينة البحرية البريطانية ٢٧٥ .
- انجلترا ٣٦ ، ٤١ ، ٤٥ ، ٤٦ ، ٤٨ ، ٤٩ ، ٥٠ ، ٥٢ ، ١٠٨ ، ١٣٤ ، ١٤٦ ، ١٧٢ ، ١٧٨ ، ٢١٥ ، ٢١٧ ، ٢٢١ ، ٢٣١ ، ٢٤٧ ، ٢٦٨ ، ٢٧٣ ، ٢٧٧ ، ٢٧٩ ، ٢٨٤ ، ٢٨٩ ، ٢٩١ ، ٣٠٣ ، ٣٠٤ ، ٣٠٦ ، ٣٠٨ .
- أنثراكتيكا ٣٢٨ ، تيار- ٢٩٩ ، أنثراكتيكا الاسترالية ٢٨٨ ، ٢٨٧ .
- أندامان ، بحر- ٤٧ ، جزر- ١٤٦ ، بورت بليز ١٤٦ .
- افرنيس- شاير ، مقاطعة- ٢٨٦ .
- إنجلش كولنج ليمند ، شركة- ٥٢ .
- إنشاءات وصيانة التلغراف ، شركة- ٥١ .
- إنفستيجاتور ، سفينة البحرية الهندية الملكية ٣٣ ، ٣٥ ، ٤٧ ، ٥٣ ، ١٢١ ، ١٢٣ ، ١٤٦ ، ١٥٤ ، ١٥٥ ، ١٧١ ، ١٩٦ ، ١٩٧ ، ٢١١ ، ٢٤٦ ، ٢٦١ ، ٢٦٤ ، ٢٦٥ ، ٢٨٣ ، انفستيجاتور أو انفستيجاتور ٢ : ٣٣٠ ، تقارير بعثة السفينة انفستيجاتور ٥٢ .
- الأهرام ، الملحق الأسبوعي لجريدة- ٢٩٥ .
- صحيفة الأهرام المصرية ٣٠٦ .
- أوتوا ٢٩٠ .
- أوروموند ، السفينة ٢٨٩ .
- أودونتيس ، سفينة الركاب ١١٢ .
- أوسبورن ٢٨٩ .
- أوهايو ، جامعة- ٣٠٣ .
- أوينت الملاحية ، شركة- ١١٢ .
- أوين ، منطقة انكسار- ٣٢٦ .
- ايدجل ، الكابتن ج. أ. ٣٧ ، ٥١ .
- إيران ، إيرلندا ، بحر- ٢٩٧ .
- إيجيريا ، سفينة الأسطول ٣١ .
- ايروكو ، السفينة- ٢٨٩ .
- إيطاليا ٢٩٣ ، ٢٩٥ .

والمصايد المصري ٣٢٤ ؛ مختبر علوم البحار
٢٨٧ .

البحر الأحمر ٣٦ ، ٤٢ ، ٤٨ ، ٥٢ ، ٥٦ ، ٥٧ ،
٨٦ ، ٨٩ ، ٩١ ، ٩٥ ، ٩٨ ، ١٠٠ ، ١٠١ ،
١٠٢ ، ١٠٤ ، ١٢٣ ، ١٣٩ ، ٢٦٦ ، ٢٧٠ ،
٢٧٢ ، ٢٧٣ ، ٢٧٤ ، ٢٨٨ ، ٢٩١ ، ٢٩٣ ،
٢٩٥ ، ٢٩٧ ، ٢٩٩ ، ٣٠٤ ، ٣٠٧ ، ٣٠٨ ،
٣١٠ ، ٣١٣ ، ٣١٦ ، ٣٢٤ ، ٣٢٧ ، ٣٢٨ .

البحر الأسود ١٤٠ ، ١٤٢ ، ٣٣٠ .

بحر الشمال ٢٨٧ .

بحر المانش ٢٨٨ ، ٣٣١ .

البحر المتوسط ٢٧٧ ، ٣١٦ .

بحر العرب ٣٩ ، ٤٣ ، ٤٧ ، ٥٢ ، ٥٣ ، ٥٦ ،

١١٣ ، ١٢٦ ، ١٣٤ ، ١٤٠ ، ١٤٥ ، ١٦٤ ،

١٦٩ ، ١٧٦ ، ٢١٣ ، ٢٢٨ ، ٢٥٠ ، ٢٥١ ،

٢٥٨ ، ٣٢٤ ، ٣٢٧ ، ٣٢٨ ، ٣٢٩ ، ٣٣٠ ،

٣٣٢ ، ٣٣٣ ، ٣٣٤ .

بحر لأكاديف ٤٧ ، ٢١٥ .

بحر مأكينزي ٢٨٨ .

بحيرة وتندريمير ٢٩٠ .

براتر ، المستر- ١٦٦ .

برايدون ، للورد- ١٦٦ .

برانت ٣٣١ .

برالوميس Paralomis ، سرطان أحر ١٤٢ .

براون ، تقويم براون الملاحي ٢٢٤ .

براوننج بك ، ر . س . ٣١٤ .

بريرة ١١٠ ، ٢٧١ .

البرتغال ٢٣٠ .

برلين ، جامعة- / معهد علوم البحار ٢٩٨ .

برمودا البيولوجية ، محطة- ٢٩١ .

برودمان ، ج . ٢٩٧ ، ٢٩٩ .

برنس أوف ويلز ، متحف- ١٦٦ .

برودي ، الكاتبين- ٢٥٨ .

بروك سميث ٥٣ .

بريتانيا ، السفينة- ١٤٦ .

بريتوريان ، سفينة الركاب عابرة الأطلسي ٢٨٦ .

بريدج أوف ألان ٢٩ .

بريدينيا ٢١٦ .

بريستمان ، أخوان- ٥١ ، ٥٩ ، ٧٩ ، ٨٠ ، ٨٧ .

إيلرمان سيني ، خطوط- ٥٢ ، خط إيلرمان- ويلسون
٥٢ .

إبلديري ، المسترمك- ١٨٨ .

إيلوت وجارود ، مؤسسة ٦٠ .

إيستون ، محطة ٢٨٨ .

إينشت انجليا ، جامعة- ٢٠٣ .

إيفنجهام ، باخرة صاحب الجلالة ٢٤٦ .

إيفميروبترا Ephemeroptera .

عذاري ال- ٣٠٣ .

إيكمان ، جهاز إيكمان لقياس التيارات ٢٣٥ ،

٢٣٦ ، ٢٥٢ .

(وانظر قنينات إيكمان أدناه) .

(ب)

باب المندب ١٠٠ ، ١٠٥ ، ٢٧١ ، ٣٢٧ ، ٣٢٨ .

بائن ، سفينة البحرية البريطانية ١٦٦ .

بات : مقر الأميرالية ٢٩٠ .

باجيت ، ج . ٣١٣ .

باريس ٢٩٣ .

بالمرستون ٢٩١ .

بادميخوتنيا ، الأشجار الكبيرة من نوع- ٢٢٧ .

بانئين ، سي . ف . أ . ٢٨٥ ، ٣٠٠ .

بانجهام ، الدكتور- ٤٨ ، ٤٩ ، ٥٣ .

بانزاري ٢٨٧ ، ٢٨٨ .

بايني براشاد ٥٢ ، ١٥٧ .

بايبي ، قصبات- ٧٦ ، ٧٨ ، ٩٥ ، ٢٥٤ .

قصبة

باند أو آن بي (P & O and co.) ، شركة- ٥٢ ،

١٢٥ .

باو ٢٨٦ .

البحث العلمي ، وزارة- ٣١٧ .

البحوث الأيكولوجية ٣٠١ ، أيكولوجيا العذارى

٣٠٣ .

البحار ، علوم- ٤٢ ، ٣١٧ ، ٣٢١ ، ٣٣٥ ؛

بحوث البحار العميقة ٤٦ ، ٤٧ ، ٣٢١ ،

٣٢٥ ؛ حيوانات البحار العميقة ٦١ ؛ معاهد

علوم البحار الأوروبية ٢٩٣ ؛ معهد علوم البحار

- بريتيش سيبيلدز، مؤسسة - ٣١٣ .
 بريطانيا ٣٣ ، ٤٢ ، ١٠٢ ، ١٨٨ ، ٢٩١ ، ٢٩٣ ،
 ٣١٤ ؛ المملكة المتحدة ٣٨ ، ١٧٠ ،
 ٢٨٤ ، ٢٩٨ ، ٣٠٦ ، ٣٠٨ ، ٣٠٩ ،
 ٣١٠ ، ٣٢٢ ؛ العلم البريطاني ٣٨ ، ٢٠١ ؛
 الجمعية الملكية ٣٠ ، ٤٧ ، ٥١ ،
 ٢١٧ ، ٢٩١ ، ٢٩٧ ، ٢٩٨ ؛ البحرية الملكية
 (الأميرالية) البريطانية ٣٦ ، ٣٧ ، ٤١ ،
 ٤٦ ، ٧٤ ، ١١٤ ، ١١٦ ، ٢٥٧ ،
 ٢٧٥ ، ٢٧٧ ، ٢٨٤ ، ٢٩٠ ، ٣٠١ ، ٣٠٤ ،
 ٣٠٥ ، ٣٠٦ ، ٣٢٢ ؛ مكتب الأرصاد الجوية
 ٤١ ؛ القوات البريطانية ٢٨٦ ؛ البحرية
 التجارية البريطانية ٣٠٦ ، ٣٠٩ ، الكلية
 البحرية الملكية ٢٨٩ ؛ كلية التدريب الملاحي
 ٣٠٤ ؛ بعثة البحوث البريطانية / الأسترالية /
 النيوزيلندية المشتركة ٣٨ ؛ المعهد البريطاني
 لمكافحة البعوض ٣٠٢ .
 برمبر ، الميجور - ١٥٥ .
 بريم للفحم ، شركة - ١٠٤ ، ١٠٥ .
 برينان ، الأستاذ ٢٩٣ .
 بغداد ٢٩٨ ، ٣٠٠ ، ٣٠٣ .
 بلاط سان جيمس ٣١٤ .
 البلاكتون ٢٩ ، ٦٧ ، ٦٩ ، ٩٩ ، ١٠٠ ، ١١٣ ،
 ١٢٥ ، ١٢٧ ، ١٢٩ ، ١٣٦ ، ١٥٢ ، ١٥٦ ،
 ١٥٨ ، ١٧٦ ، ١٧٨ ، ١٨٠ ، ٢١٣ ، ٢٥١ ،
 ٢٥٧ ، ٢٦٦ ، ٢٦٧ ، ٣٠٠ ؛ البلاكتون النباتي
 ٥٧ ، ٦٨ ، ٧٠ ، ٢٩٩ ، ٣٣١ ، ٣٣٢ ،
 ٣٣٣ ؛ الزويلانكتون ٥٧ ؛ شبكة البلاكتون
 (وانظر هارفي أدناه) ٩٩ ، ١٠٠ ، ١٠١ ،
 ١٠٧ ، ١٤٣ ، ١٦٢ ، ١٧٢ ، ١٧٣ ، ١٧٤ ،
 ١٧٥ ، ١٨١ ، ٣١٤ .
 بلجيكا ٣١٤ .
 بلهام ، الدريش ٣١ .
 بليموث ٣٩ ، ٥٠ ، ٥١ ، ٧٠ ، ٢٧٩ ، ٢٩١ ،
 ٢٩٨ ؛ المختبر البحري في - ٢٩٨ ، ٣٠٠ ،
 ٣٣١ .
 بليسيونيكا ماينور (Plesionika minor) ١٦١ .
 بلوختستان - ساحل - ١٤٨ ، ١٥٠ ، ١٦٤ .
 بنت ، ثيودور - ١٣٢ .
 البنغال ، خليج - ٤٧ ، ٢٦١ .
 البنجاب ٢٨٣ .
 بنزاسن ، ميناء - ٣٠٢ .
 بنها ، محطة - ٤٩ .
 بورت جورج ١٩١ .
 بورنسموث ، ميناء - ٤٥ ، ٣٠٤ .
 بورت فيكتوريا ، ميناء - ٢٠٧ .
 بورتوفيق ٨٨ ، ٩٠ ، ٢٧٣ .
 بورما ، ٢٩٤ ؛ ساحل بورما ٢٦٥ .
 البوربيتا Porpita ١٧٦ .
 بورسعيد ٤٢ ، ٤٨ ، ٤٩ ، ٥٣ ، ٨٧ ، ٢٧٣ ،
 ٢٧٥ ، ٢٧٩ .
 بوفورت ، مقياس - ١٨٩ ، ٢٤٩ ، ٢٧٢ ؛ السفينة -
 ٢٨٩ ، ٢٩٠ .
 بولا ، السفينة - ٢٩٩ ، ٣٠٧ .
 بوكاتان ، جون يانج ٣٤ .
 بولدوج ، السفينة ٤٦ .
 بومباي ٥٣ ، ٥٦ ، ٩٠ ، ١٢٣ ، ١٣٤ ، ١٤٨ ،
 ١٦٤ ، ١٦٦ ، ١٦٩ ، ٢١٤ ، ٢٢٤ ، ٢٤٦ ،
 ٣٢٦ ؛ جمعية بومباي للتاريخ الطبيعي ١٦٦ .
 بيجلو (كباش عينات القاع) ٦١ ؛ أنبوية بيجلو
 ٧٦ ، ٧٨ ، ٩٦ ، ٩٧ ، ٩٨ ، ١١٤ ، ١١٨ ،
 ١٢١ ، ١٢٢ ، ١٢٩ ، ١٤٣ ، ١٤٩ ، ١٥٠ ،
 ١٥٢ ، ١٥٣ ، ١٧١ ، ١٧٢ ، ١٧٥ ، ١٧٨ ،
 ١٨٢ ، ١٨٩ ، ١٩٢ ، ١٩٧ ، ١٩٨ ، ١٩٩ ،
 ٢٠٦ ، ٢١١ ، ٢١٢ ، ٢١٣ ، ٢٢٢ ، ٢٢٧ ،
 ٢٤٥ ، ٢٥١ ، ٢٥٣ ، ٢٥٤ ، ٢٥٥ ، ٢٦٢ .
 بيترسن الدفريكي ٨٠ .
 بيهريد ٢٩ .
 بيرجن ٥٠ .
 بيدستون : معهد دراسات المد والجزر ٢٩٨ .
 البيروزوما (Pyrosoma) ١٧٤ ، ٢١٠ ، ٢١٢ ،
 ٢٦٣ .
 بيولا (Pirula) ١٥٧ .
 بيرسي سالادن ، بعثة - ٣٠١ .
 بيرسول ، و. هـ - ٣٠١ .
 بيريم ٢٤٤ .
 بيرمنجهام ٣٠٠ .
 بيلاجيا بيرلا (Pelagia perla) ٢٥١ .

تينيكاك، بحيرة - ٣٠١ .
 تيلر ٤١ ، ٥٢ ، ٥٣ ، ٥٤ ، ٨٨ ، ٩٤ ، ١٠٨ ،
 ٣٢٥ .
 التيمس ، نهر - ٢٨٨ ، ٢٨٩ ، ٣٠٤ ، ٣٠٨ .
 تيلور ، أودين ١٤٦ .
 تيوي ١٨٤ .
 توريس ، مضيق - ٢٨٩ .
 تولوز ٢٩٣ .
 تومباسي ، المستر - ١٨٠ .

(ث)

ثورسو ، السفينة ٥٢ .

(ج)

جادة ٣٩ .
 جارور ، ج. ستاني ٣٣ ، ٣٥ ، ٣٧ ، ٣٨ ، ٣٩ ،
 ٤١ ، ٤٧ ، ٥١ ، ١١٩ ، ٢٣٧ ، ٢٤٥ ،
 ٢٩١ ، ٢٩٧ ، ٢٩٨ ، ٣٠٠ ، ٣٠٢ ، ٣٢٤ .
 جاسك ، بلدة - ١٥٨ .
 الجرافة المثلثة ٦٥ ، ٦٦ ، ٢٢٨ ، ٢٣٩ ، ٢٤١ ،
 ٢٦٦ ، ٢٧٢ ، ٢٧٣ .
 جورج بالاي ، سفينة أبحاث المصيد - ٣٦ ، ٤٧ ،
 ٣٢٣ .
 جريجز ، و. ج. ٣٩ ، ٤١ ، ٥٠ ، ٥٣ ، ٨٣ ،
 ١١١ ، ٢٧٨ ، ٢٧٩ ، ٣٠٥ .
 جريفي ، الدكتور ر. أ. ن. ٣٠١ .
 جرينهايت ٣٠٤ ، ٣٠٨ .
 جزر الدبرا الحلقية ٢٠٧ .
 جزر أدو الحلقية ، مجموعة - ٢٢٢ ، ٢٢٤ ، ٢٢٦ ،
 ٢٢٧ ، ٢٢٨ ، ٢٣٣ .
 جزر أري الحلقية ، مجموعة - ٢٤٢ .
 جزر خوريا موريا ١٢٤ ، ١٢٨ ، ١٣٣ ، ٣٢٧ .
 جزر فاديفولو الحلقية ، ١٣٣ ، ٢٣١ ، ٢٣٢ ،
 ٢٤٣ ، ٢٤٤ .
 جزر كولومادلو الحلقية ، ١٣٣ ، ٢٢٦ ، ٢٢٨ .
 جزر كوركوس وكيلنج ٣١ .

بينزاس ، سفينة صاحب الجلالة ١١٢ .
 بيولوجيا المياه العذبة ، رابطة - ٣٠١ ، ٣٠٢ ،
 ٣٠٣ .

(ت)

التاريخ الطبيعي ٣٣ ، ٣٩ ، ٤١ ، ٤٧ ، ٢١١ ،
 ٢٦٥ ، ٢٨٣ ، ٢٨٤ ، ٢٩٣ ، ٣٠٢ ، الجمعية
 الأسبوعية الخاصة بـ - ٤٥ ، ٤٦ .
 تاج ، فنلق - ١٦٦ .
 تاجورة ، خليج - ١٤٥ ، ٢٧٢ .
 تركي ، الدكتور ٥٣ .
 تانجا ١٩٢ ، ١٩٣ .
 تانساي ٣١٣ .
 تايلور ، ج. ت. ٣٥ ، ٣٧ ، ٣٨ .
 تاينماوث ٣١٣ .
 التايز ، صحيفة - ٣٢٦ .
 تساتشيل ٣٣٥ .
 تشالينجر ، السفينة - ٢٩ ، ٣٠ ، ٣١ ، ٣٢ ،
 ١٩٧ ، ٢١١ ، ٣٠٢ ، بعثة - ٣٠ ، ٣٣ ،
 ٣٤ ، ٤٥ ، ٤٦ ، ٢٥٠ ، ٣٢١ ، ٣٢٢ ،
 ٣٢٣ ، تقارير - ٣٠ ، ٥٣ ، ١٧٤ ، ٣٣٥ ،
 ميدالية تشالينجر ٣٢ .
 تشالينجر لودج ٣٢ .
 تشاجوس ٢٢١ ، ٢٢٨ ، مجموعة جزر - ٢٥٢ ،
 ٣٢٥ .
 تشامبرلين ، جوزيف - ٢١١ .
 تشاكي تشاكي ، خليج - ١٩٠ .
 التشيتون (Chiton) ٢٠٢ .
 تشين ، سفينة البحوث - ٣٠٧ .
 تصاعد المياه العميقة ، ظاهرة - ١٣٧ .
 تكتونيات الصفائح ٣٢٦ ، ٣٢٧ .
 تيار الأنتاركتيكا ٢٩٩ .
 التيار الشمالي ١٨٨ ، التيار الهندي الشمالي المتوسط
 ٢٩٩ .
 التيار الإفريقي ١١٤ .
 تيار سقطري ١١٣ ، ١١٦ ، ١٢١ .
 تيران ، مضيق - ٢٩٩ .
 نيت ، ب. ج. ٢٩ .

- جزر المالديف ، مجموعة (أرخيبيل) ٣٧ ، ٥١ ، ٥٦ ، ٥٨ ، ٢٠٣ ، ٢٠٤ ، ٢٠٥ ، ٢١١ ، ٢٢٤ ، ٢٢٥ ، ٢٢٦ ، ٢٢١ ، ٢٢٠ ، ٢٢١ ، ٢٢٢ ، ٢٢٤ ، ٢٢٦ ، ٢٢٨ ، ٢٣٠ ، ٢٣٥ ، ٢٤٦ ، ٢٤٩ ، ٢٧٨ ، ٣٠٦ ، ٣٣٠ .
- جزر مولاكو الحلقية ، مجموعة - ٢٢٨ ، ٢٢٩ .
- جزر جنوب مالي الحلقية ، مجموعة - ٢٢٩ .
- جزر مالوسمادولو الجنوبية ، مجموعة - ٢٣٤ ، ٢٤٣ ، ٢٥٠ .
- جزر هورسبيرج الحلقية ، مجموعة - ٢٣٥ ، ٢٣٦ ، ٢٤٢ ، ٢٤٣ .
- جزيرة رانافوري ٢٢٩ .
- جزيرة ببا ١٨٦ ، ١٨٨ ، ١٩٠ ، ١٩١ ، ١٩٣ ، ١٩٤ ، ١٩٩ ، ٢٠٠ ، ٢٠٢ .
- جزيرة بريم ١٠٤ ، ١٠٥ ، ٢٧٢ .
- جزيرة بوئي ٢٢٣ .
- جزيرة بوتالي ٢٢٤ .
- جزيرة بيرد ٢٠٧ .
- جزيرة نايري ٢٨٦ .
- جزيرة نشامي ١٩٧ ، ٢٠١ .
- جزيرة نودو ٢٤٠ ، ٢٤٢ .
- جزيرة نيمافوري ٢٢٦ ، ٢٢٧ .
- جزيرة الحلائية (خوريا موريا) ١٣٠ ، ١٣٤ .
- جزيرة دبل بيك (القمة المزدوجة) ١٠٢ .
- جزيرة ريفوري ٢٣٢ ، ٢٤٣ .
- جزيرة الحنيش الكبير ٣٦ ، ٨٦ ، ٨٩ ، ١٠١ ، ١٠٤ ، ٢٧٠ .
- جزيرة زقر ١٠٠ ، ١٠٢ .
- جزيرة سودة (خوريا موريا) ١٣٠ .
- جزيرة فيهنيلو ٢٣٧ .
- جزيرة عبد الكوري ١١٥ ، ٢٥٨ .
- جزيرة كوشاني ٢٠٢ .
- جزيرة كروزييت وكيرجيلين ٤٦ .
- جزيرة كريسماس ٣٠ ، ٣١ ؛ شبه جزيرة كريسماس للفوسفات ٣٢ .
- جزيرة لي جان ٢٢٢ ، ٢٢٣ .
- جزيرة مالي (مقر سلطان المالديف) ٢١٤ .
- جزيرة ماهي (سيشل) ٢٠٧ ، ٢٠٨ .
- جزيرة مولاكادو ٢٢٣ .
- جزيرة ميدو - هولودو ٢٢٤ .
- جزيرة هيراترا ٢٢٤ .
- جزيرة ويرينجيلي ٢٢٢ .
- جالاسجو ٢٨٧ ، ٣٠٨ .
- جليفوكرانجون مباحيثاي ، جبيري الأعماق ١٩٤ .
- جلوبيجيرينا (Globigerina) (الطين الرمادي السائب) ١١٣ ، ١١٧ ، ١١٢ ، ١٨١ ، ١٩٨ ، ٢٤١ ، ٢٤٢ ، ٢٥١ ، ٢٥٢ ، ٢٥٤ .
- جليني ، الميجور ٣٧ ، ٥١ ، ٢١٧ ، ٢١٨ ، ٢٢٣ ، ٢٢٤ ، ٢٢٥ ، ٢٢٦ ، ٢٢٧ ، ٢٢٨ ، ٢٣٢ ، ٢٣٤ ، ٢٤٢ ، ٢٤٣ ، ٢٤٤ ، ٢٤٦ ، ٢٥٠ .
- جمعية المهندسين الملكية ٥١ .
- جمعية الكشف البحرية المصرية ٣٠٩ .
- جواردا فوي ، رأس - ٥٦ ، ١١٢ ، ١١٣ ، ١١٤ ، ١١٥ ، ١١٦ ، ١٩٣ ، ٢٠٣ ، ٢٢٧ ، ٢٥٥ .
- ٢٥٧ ، ٢٥٨ ، ٢٥٦ .
- جورج الخامس ، الملك - ٢٨٨ .
- جوندأكتيلوس شيراجرا (Gondactylus Chiragra) ، جبيري الجراد ٢٠٢ .
- جوندوانالاند ، قارة - ٣٢٧ .
- جولدن كيب ، السفينة - ٢٨٧ .
- جيرولر ٣٢٦ ، ٣٢٧ .
- الجيلوجيا ٢٩٣ .
- جيلسون ، هـ. سي. ٣٩ ، ٤١ ، ٥٠ ، ٥٣ ، ٦٢ ، ٦٦ ، ٦٨ ، ٧٠ ، ٧٤ ، ٧٧ ، ٨٠ ، ٨٣ ، ٨٨ ، ١٠٠ ، ١١٧ ، ١٢٦ ، ١٣٢ ، ١٣٩ ، ١٤٠ ، ١٤٩ ، ١٥٥ ، ١٦٠ ، ١٦٥ ، ١٧٣ ، ١٧٧ ، ١٧٨ ، ١٩٨ ، ١٩٩ ، ٢١٥ ، ٢٣٢ ، ٢٣٥ ، ٢٣٧ ، ٢٣٨ ، ٢٤٠ ، ٢٤٤ ، ٢٤٥ ، ٢٥٣ ، ٢٥٦ ، ٢٥٩ ، ٢٦٠ ، ٢٦٨ ، ٢٧٦ ، ٢٨٤ ، ٢٩٧ ، ٢٩٩ ، ٣٠٠ ، ٣٠١ ، ٣٠٣ ، ٣٢٣ ، ٣٢٩ ، ٣٣١ ، ٣٣٢ ، ٣٣٣ ، ٣٣٥ .
- (ح)
- حافظ عقيقي باشا ٤٢ .
- حبل الصدر ٦٣ .
- الحبشة ٢٩٠ ، ٢٩٥ .

- الحرب العالمية الأولى ٣٢ ، ٣٣ ، ٤٧ ، ١٠٧ ، ١٩٣ ، ٢٠٩ ، ٢٨٣ ، ٢٨٦ ، ٢٨٩ ، ٣٠٤ .
- الحرب العالمية الثانية ٢٩٠ ، ٢٩٥ ، ٢٩٨ ، ٣٠١ ، ٣١٦ ، ٣٣٥ .
- الحرب الإيطالية - الحبشية ٢٩٥ ، ٣١٦ ، ٣٢٤ .
- حدي بك ٢٧٤ ، ٢٧٥ .
- حسن محمد علي ، عطشجي ٨٤ .
- الحشرات المجزافية : كوبيبدا (Copepoda) ١١٣ ، والدرز السهمي (Sagitta) .
- الحوت الزائف (False Killer) ١٨٨ .
- الحوت القاتل (Orca gladiator) ٢٦١ .
- حوت كا - إينج Caa'ing ١٨٨ .
- حيتان العنبر ١٢٠ .
- الحيوان ، علماء - ٤٥ ، ٤٦ ؛ علم - ٣٣ ، ٣٥ ، ٣٧ ، ٥١ ، ٥٢ ، ١٦٧ ، ٢٠١ ، ٢٨٣ ، ٢٨٤ ، ٢٩١ ، ٢٩٢ ، ٢٩٣ ، ٢٩٥ ، ٣٠١ ، ٣٠٢ .
- (خ)
- خراطط التيارات الهولندية ١١٣ .
- خراطط التيارات الصادرة عن الأميرالية البريطانية ٢٥٧ ، ٢٥٨ ، ٢٦٦ .
- خريطة الأميرالية ١٧٨ ، ١٨٧ ، ٢٦٢ ، ٣٠٧ .
- خريطة ساحل القارة القطبية الجنوبية ٢٨٧ .
- خط الإستواء ١٨١ .
- خط بيبي الملاحي ٢٤٧ .
- خورفكان ، قرية - ١٦٠ .
- خيار البحر : ١٦١ ، ١٨٩ ، ٢٥٩ ، ٢٦٢ ؛ هولوديدانز ١٠٣ ، ١٤٣ ، ٢٢٤ .
- خيار البحر الطويل المرقت (Synapta) ٢٢٤ ؛ كوكوماريا (Cucumaria) ١٣٦ .
- الخليج العربي ٢٨٩ .
- خليج فندي ٢٩٠ .
- دانا ، سفينة الأبحاث الدغركية ٣٣ ، ٣٥ ، ٣٦ ، ٤٧ ، ٢١٢ ، ٣٢٥ ، ٣٢٦ ، ٣٢٨ .
- الدافارك ٢٩٣ ، مصيد - ٣٦ .
- دبل دبة ، قرية - ١٥٩ .
- دوايفر ، أنابيب - أنبوبة - ٧٦ ، ٧٨ ، ٩٥ ، ٩٩ ، ١٠٤ ، ١٠٦ ، ١١٦ ، ١٣٧ ، ١٣٩ ، ١٤١ ، ١٤٢ ، ٢٢٨ ، ٢٦٢ .
- الدكن ، هضبة - ٣٢٦ ، ٣٢٧ .
- دورية الحياة الحيوانية في الهند البريطانية ٢٨٤ .
- دوف ، المستر - ١٨٤ .
- الدوستيا (Dastia) ١٠٣ .
- دوجالاس ، هـ . ب . نائب أمير البحر ٣٥ ، ٣٧ ، ٣٨ ، ٥١ .
- دويندس ، السفينة ٢٨٧ ، دليل القضم ، جهاز - ٨٠ .
- دروموركاسل ، سفينة الشحن ٢٨٧ .
- الديدان الهدبية (Polychaete worms) ٢٢٨ ، (Serpulid) ٢٦٠ ، ٢٧٣ ؛ ديدان السيريبوليد (Serpulid) ١٥٣ ، ١٩١ .
- ديسكفري ، سفينة الأبحاث الملكية - ٣٥ ، ٣٨ ، ٥٠ ، ٥١ ، ٢٨٧ ، ٢٨٨ ؛ لجنة - ٤٧ ؛ السفينة ديسكفري ٢ - ٣٢٨ .
- ديسكفري ، سفينة الكابتن سكوت القديمة ٢٨٧ .
- ديفيز ، الكابتن - ٢٨٧ .
- ديكون ١٤١ ؛ السيرجورج ديكون ٣١٩ ؛ ديكون ، ج . أ . ر . ورايس ، أ . ل . ٣١٩ .
- ديكوروباتيس ايرجودو (Decerobatis eregoodoo) ١٨٠ .
- الديلوليت ، حجر - ٢١٢ .
- ديليسبس ، تمثال - ٤٩ .
- (ذ)
- ذرايعات الأرجل الكبيرة (Brachiopod) ٢٤١ .
- (ر)
- الرابطة الدولية لدراسات المياه العذبة ٣٠٣ .
- واتري ، جاك ١٤٦ .
- (د)
- دارتموث ٢٨٩ .
- داروين ، نظرية - ٣٠ .

(ز)

زامبيا (روديسيا الشمالية) ٣٣ ؛ روديسيا ٢٧٨ .
 زنجبار ٥٦ ، ٥٨ ، ٨٤ ، ١٨٦ ، ١٨٨ ، ١٨٩ ،
 ١٩٠ ، ١٩٦ ، ١٩٧ ، ١٩٨ ، ١٩٩ ، ٢٠٠ ،
 ٢٠١ ، ٢٠٣ ، ٢٠٤ ، ٢٠٥ ، ٢٠٩ ؛ متحف
 زنجبار ١٨٨ ، ١٩١ ؛ سلطان زنجبار ٢٠٣ .
 زنبق البحر (Crinoid) (Crinoids) ١١٥ ، ٢٤١
 (Crinoids) .

(س)

الساحل الإمبرياني ٢٩٠ .
 سالزبوري ، اللورد - ٣١ .
 السالون الصخري (Rock Salmon) .
 سالبيا ، جرافة - ٩٩ ، ١٣٩ ، ١٦٢ ، ١٦٣ .
 السالب (Salps) ١٠١ ، ١٢٩ ، ١٥٦ ، ٢٦٤ ؛
 (Pegae confoederata) ١٣٦ ، ١٤٣ .
 سامبون ، الدكتور - ٩١ .
 سامي زكي ، المرحوم لواء بحري - ٣٠٦ .
 سانت لورنس ٢٩٠ ؛ خليج - ٢٩٠ .
 ساندروسن ، الكوماندو ٢٤٧ .
 ساندهرست الحربية ، كلية - ٣٠٢ .
 ساوث تاينسايد ، كلية - ٣١٠ .
 ساوث شيلدز ٣١٠ .
 ساوثهامبتون ، جامعة - ٣٠١ .
 سياركس ٢٢٣ ، ٢٤٣ .
 سيبير ، الدكتور - ١٨٨ ، ١٩١ .
 سيببسيبرجن ٢٩ .
 ستابس ، السير ادوارد - ٢١٧ .
 ستانلي ، المستر - ١٨٨ .
 ستورك ، السفينة - ٢٩٠ .
 سترامين (Stramine) ٦٩ .
 ستيرلنج ٢٩ .
 سلمي ١٦٩ .
 سرينغا باتام ، مقاطعة - ٤٥٠ .
 السرطانات ٢٢٤ ، ٢٢٥ ، ٢٣٦ ؛ بطنية الأقدام
 (Oeypodid) ١٠٣ ؛ الكابوريا (السرطان)

رادبولاريا ١٨١ .
 رأس الولا ١١٢ .
 رأس باش كيل ١١٤ .
 رأس الخد ١٤١ ، ١٤٤ ، ١٥٢ ، ١٦٢ ، ٢٦٢ .
 رأس الحية ١٦٣ .
 رأس فرتيك ، قرية - ١١٢ .
 رأس مدركة ١٣٣ ، ١٣٤ ، ١٣٥ ، ١٣٧ .
 رأس هورت ٢٨٨ .
 راكسترو ٣٣٣ .
 رانكاين ، السير ريتشارد - ١٨٨ .
 راي ٥٥ .
 رايمونت ٣٣٣ ، ٣٣٥ .
 رايس ، أ . ل . ٢٧ ، ٤٤ ، ١٤١ ، ٢٨٦ .
 ٢٩٥ ، ٣٠٦ ، ٣١٣ .
 رانبورا ، السفينة ٢٧٩ .
 رخويات البحر الزرقاء (Ianthina) ١٣٦ ؛ الرخويات
 ذات الفروع النصلية (Lamellibrach molluscus) ؛
 (Pyrazuz patustris) ٢٢٥ ، ٢٢٤ .
 رصيف الملك فؤاد ٢٤٣ ، ٢٤٩ ، ٢٧٨ .
 « رصيف وارج » أمام « رأس كومورين » ٢٤٦ .
 رمضان حسن ٨٤ .
 الرهو أو الركود الإستوائية ، منطقة - ١٧٥ .
 روبسون ، ج . سي . ٥١ .
 روس ، جورج كلونيس ٣١ ؛ أسره - ٣٢ .
 روستالاريا ديليكاتولا (Rostellaria delicatula)
 ١٥٣ ، ١٥٧ .
 روسكوف ٢٩٣ .
 رولستون ، المستر - ٢٠١ .
 رويال سوفرين .
 رويال فريديريك .
 فريديريك ولیم ، السفينة - ٣٠٤ .
 الرياح الموسمية الشمالية الشرقية ١٤٢ ، ١٧٠ ،
 ١٧٢ ، ١٧٥ ، ١٧٩ ، ١٩٧ ، ٢٠٧ ، ٢٠٩ .
 ريجنالد مننس ، السير - ١٦٦ .
 ريجان ، سي تيت - ٣٥ ، ٣٧ .
 رينار ، القس ٣٠ .
 رينودون تيبكوس (Rhineodon typicus) ٢٦١ .

- اللبس العملاق (Birgus latro) ١٩٧ ، ٢٠١ ، ٢٠٢ ، ٢٠٧ .
- سقري ، جزيرة - ٥٦ ، ١١٠ ، ١١٣ ، ١١٤ ، ١١٥ ، ١٦٨ ، ٢٠٤ ، ٢٠٦ ، ٢٥٢ ، ٢٥٧ ، ٣٢٥ ، ٣٢٦ ، ٣٢٧ .
- سكيولا انفستيجاتوريس : جبري الجراد ٢٦٤ .
- سلامة بك ٤٩ ، ٢٧٧ .
- سليمان الحكيم ١٦٤ .
- سليمان سعيد أحمد المنايلي ، عطشجي ٨٤ .
- سليم علي مهدي ٨٤ .
- السوم ، سفينة صاحب الجلالة المصرية ٢٧٧ .
- سمك البوري ٣١٣ .
- سمك موسى ٢٩٣ .
- السمك الشنوي المفلطح ، تاريخ حياة - ٢٩٢ .
- السند ، نادي - ١٤٦ ، ١٤٦ - نهر - ٣٢٦ .
- سنغافورة ٢٨٩ .
- سنيابوس ، السفينة - ٣٢٨ .
- سوالو ٣٣٣ .
- السوريون ، جامعة - ٢٩٣ .
- سوسن عبدالفتاح محمد ، الدكتور ٣٠٠ .
- سوان هنتر وويجهايم ريتشارسون ، مؤسسة - ٣١٣ ، مؤسسة سوان هنتر لبناء السفن ليمتد ٣١٤ ، ٣١٥ .
- سوخي ، الكولونيل - ١٦٧ .
- سومرز ، الكابتن - ٢٠١ .
- السويس ، قناة - ٣٨ ، ٥٢ ، ٨٧ ، ٢٧٥ ، هيئة قناة السويس ٣٠٤ ، السويس ٨٦ ، ٨٨ ، ٨٩ ، ٩٠ ، ٢٧٠ ، ٢٧٤ ، خليج السويس ٣٠٧ ، ٣١٦ .
- « سيني أوف فالينسيا » ، سفينة شركة سيني لاين ٢٨٧ .
- « سيني أوف ديب » سفينة شركة سيني لاين ٢٨٨ .
- سيني لاين ، شركة خط - ٢٨٧ ، ٢٨٨ .
- سينوستريس سيداروس بك ٣١٣ .
- سيفردوب ٣٩ .
- السيفونوفور (Siphonophore) والبترودود (Pteropod) ١٠١ .
- سيشل ، جزر - ٥٦ ، ٢٠١ ، ٢٠٣ ، ٢٠٤ ، ٢٠٥ ، ٢٠٦ ، ٢٠٧ ، ٢٠٨ ، ٢٠٩ ، ٢١٥ .
- سيلان ٢٥٥ ، ٢٦٠ ، ٣٢٥ ، ٣٢٧ .
- سيويل ، سيمور - ٣٣ ، ٣٥ ، ٣٦ ، ٣٧ ، ٣٨ ، ٣٩ ، ٤١ ، ٤٢ ، ٤٣ ، ٤٤ ، ٤٨ ، ٤٩ ، ٨٣ ، ٨٨ ، ٩٤ ، ٩٦ ، ١٣٢ ، ١٤١ ، ١٦١ ، ١٦٥ ، ١٩٧ ، ٢٠٣ ، ٢٠٨ ، ٢١٢ ، ٢١٥ ، ٢٧٦ ، ٢٨٣ ، ٢٨٤ ، ٢٨٥ ، ٢٨٩ ، ٢٩٧ ، ٣١٦ ، ٣٢٢ ، ٣٢٣ ، ٣٢٦ ، ٣٢٧ ، ٣٢٨ ، ٣٢٩ ، ٣٣٠ ، ٣٣٤ ، آرثر - ٢٨٣ ، سيويل وفيج ٣٣٣ ، ٣٣٤ .
- سيويل (P. sewelli) ١٥٧ ، بويرولوس سيويلي (Puerulus sewelli) ٢٦٦ ؛ بائيميكروس سيويلي ٢٥٧ .
- (ش)
- شبه الجزيرة العربية ٥٦ ، ٥٨ ، ١٢١ ، ١٢٨ ، ١٤٥ ، ٢٥١ ، ٢٦٢ ، ٢٦٣ ، ٢٦٦ ، ٢٦٦ ؛ ساحل - ١٤١ ، ١٥٣ ، ١٥٦ ، ١٥٨ ، ١٦٠ ، ١٦٧ ، ٣٠٧ ، ٣٣٠ ، ٣٣٣ .
- شركة البوستة الخديوية ٥٥ .
- شريف رمضان ، الأستاذ - ٣٠٦ .
- شركة إنشاءات التلغراف والصيانة ٥١ .
- شركة انجلش كولنج ليمتد ٥٢ .
- شركة ايسترن للتلغراف ٢٠٩ ، ٣٢٥ .
- شركة التلغراف اللاسلكي ٢٨٧ .
- شركة بي Bi Co. ٥٣ .
- شركة لندن ميدلاند والاسكتلندية للسكك الحديدية ٢٨٨ .
- شركة يونيون كاسل ٢٨٧ .
- شميت ، يوهانس ٣٦ ، ٤٧ ، ٣٢٥ ، ٣٢٦ .
- شوت (دودة الأطلسي) ٣٢٨ .
- (ص)
- الصومال الإيطالي ١٠٢ .
- الساحل الصومالي ٢٠٣ ، الساحل الشمالي للصومال الإيطالي ٢٥٨ .

٢٥٧ ، ٢٦٠ ، ٢٦١ ، ٢٦٣ ، ٢٦٦ ، ٢٦٧ ،

٢٧١ ، ٢٩١ ، ٣٢٥ ، ٣٣٢ ؛ كنيسة عدن

. ١٠٤ ؛ جنة عدن ١٤٥ .

العراق ٢٩٨ ، ٣٠٣ .

عزرا ستايلز ، كلية - ٢٩٢ .

عفيفي محمد ، ريس عطشجي ٨٤ .

العقبة ، خليج - ٢٩٩ ، ٣٠٧ .

العلم الإيطالي ١١٨ .

علي حمد فضل ، سمرجي ٨٤ .

علي طنطاوي صعب ، عطشجي ٨٤ .

علي عطيرة حسين ، بحري ماهر ٨٣ ، ١٣٢ ،

٢٧٦ .

علي علي مصطفى ، بحري ماهر ٨٣ .

عمان ، خليج - ٤٧ ، ٥٨ ، ١٥٢ ، ١٥٦ ، ١٦٣ ،

١٦٤ ، ٢٥١ ، ٢٩١ ، ٣٢٥ ، ٣٢٦ ، ٣٣٠ ،

٣٣٤ .

عيد الميلاد المجيد ١٧٨ .

(ط)

طحالب تريخوديزميوم (Trichodesmium)

erythraeum ١٠٥ ، ١١٣ ، ١٣٩ ، ٢٢٩ ؛

طحالب الدياتوم ١٠٥ ، ١١٣ ، ١٨١ .

الطور ٩٠ .

طومسون ، وفيل ٢٩ ، ٣٠ ، ٤٦ .

طومسون ، أ. ف. ٣٧ ، ٣٩ ، ٤١ ، ٥٠ ، ٥٣ ،

٥٤ ، ٨٣ ، ١٠٠ ، ١٢٦ ، ١٢٧ ، ١٣٠ ،

١٣٢ ، ١٣٦ ، ١٤٠ ، ١٦٠ ، ١٦٥ ، ١٧٠ ،

١٧٣ ، ١٩٩ ، ٢٠٦ ، ٢١٥ ، ٢٢٣ ، ٢٢٤ ،

٢٢٥ ، ٢٣٧ ، ٢٣٨ ، ٢٤٠ ، ٢٤٩ ، ٢٦٨ ،

٢٨٤ ، ٢٩١ ، ٢٩٢ ، ٢٩٧ ، ٢٩٩ ، ٣٢٣ ،

٣٢٨ ، ٣٢٩ ؛ باتريك أندرو - ٢٩٢ .

طوير البيلكان ١٠١ ؛ النورس ١١٢ ، ٢٧٤ ؛ جلن

الماء (أم غزنائية) ١١٢ .

(ظ)

ظفر الفيل ١١٨ ، ٢٥٨ .

(غ)

غبة بينا ، خليج - ١١٤ .

الغردقة ٩١ ، ٢٩٣ ، ٣٠٧ ؛ مركز البحوث العلمية

٣٦ ؛ محطة بحوث الأحياء المائية ٨٩ ، ٩١ ،

٢٩٥ ، ٣١٦ ، ٣٢٣ .

(ف)

الفارسي ، الساحل - ١٥١ ، ١٥٢ ، ١٥٧ ، ١٥٨ ؛

الخليج - ١٥٤ ، ٣٢٢ ؛ السلطان الفارسية

١٥٨ .

فاركوهارسون ، الليفتانت كوماندر و. أ. ٣٧ ،

٤١ ، ٥٠ ، ٥١ ، ٥٣ ، ٥٥ ، ٨٣ ، ٩١ ،

٩٢ ، ٩٤ ، ٩٥ ، ١٠٢ ، ١٠٦ ، ١٠٨ ،

١١٣ ، ١١٥ ، ١٢٠ ، ١٣٦ ، ١٦٣ ، ١٦٥ ،

١٨١ ، ١٨٣ ، ١٩٤ ، ٢٠٩ ، ٢١٦ ، ٢١٨ ،

٢٢١ ، ٢٢٢ ، ٢٢٣ ، ٢٢٤ ، ٢٣٣ ، ٢٣٤ ،

٢٤٣ ، ٢٦٠ ، ٢٦٣ ، ٢٧٥ ، ٢٧٨ ، ٢٨٤ ،

٢٨٩ ، ٢٩٠ ، ٢٩١ ، ٣٠٦ ، ٣٢٢ ، ٣٢٥ .

فاركوهارسون ، ج. ٢٩١ .

(ع)

عبدالله دياب ، ريس بحري ٨٣ .

عبد الجواد محمد ، عطشجي ٨٤ .

عبدالرحمن حمودة ، سمرجي ٨٤ .

عبد الغني السيد ، نجار ٨٤ ، ٢٦٩ .

عبدالفتاح محمد ٣٩ ، ٥٠ ، ٧٧ ، ٨٣ ، ٨٨ ،

١٠٠ ، ١٤٩ ، ١٥٩ ، ١٦٥ ، ٢٠٣ ، ٢٠٥ ،

٢١٥ ، ٢٢٨ ، ٢٣٢ ، ٢٤٤ ، ٢٤٥ ، ٢٦٨ ،

٢٧٥ ، ٢٧٨ ، ٢٨٤ ، ٢٨٥ ، ٢٩٥ ، ٢٩٤ ،

٢٩٧ ، ٢٩٨ ، ٢٩٩ ، ٣٠٣ ، ٣٢٤ ، ٣٢٩ ،

٣٣١ ، ٣٣٤ .

عدن ٤١ ، ٥٣ ، ٥٦ ، ٨٤ ، ٨٦ ، ١٠٧ ، ١٠٨ ،

١١٠ ، ١١١ ، ١٢١ ، ١٢٣ ، ١٢٤ ، ١٢٥ ،

٢٤٧ ، ٢٤٨ ، ٢٤٩ ، ٢٥٧ ، ٢٥٨ ، ٢٦٦ ،

٢٦٨ ، ٢٧٠ ، ٢٧١ ، ٢٨٣ ، ٣٢٥ ، ٣٢٦ ،

٣٢٧ ، ٣٢٨ ؛ خليج عدن ٤٧ ، ٥٦ ، ٥٧ ،

٥٨ ، ١٠١ ، ١٠٢ ، ١٠٤ ، ١٠٥ ، ١٠٧ ،

١١١ ، ١١٦ ، ١٢٠ ، ١٢١ ، ١٤٥ ، ١٩٣ ،

قنية نانسن بترسن ٦٠ ، ٧١ ، ٩٥ ، ١٢٥ ،
٢٥٧ ، ٢٦١ ، ٢٦٨ .
قنية ايكمان ٦٠ ، ٧٢ ، ٧٣ ، ٧٥ ، ٩٦ ، ١١٨ ،
١٢١ ، ١٢٦ ، ١٢٨ ، ١٤١ ، ١٤٣ ، ١٥٠ ،
٢٠٦ ، ٢٢٧ ، ٢٥٣ ، ٢٥٤ ، ٢٥٧ ، ٢٦٨ ،
٢٧٢ .
قيصر آي هند ، السفينة - ٥٢ ، ٥٤ .

(ك)

كارديفا ، قناة - ٥٦ ، ٢١١ ، ٢١٤ ، ٢٣٣ ،
٢٣٥ ، ٢٣٧ ، ٢٣٨ ، ٢٣٩ ، ٢٤٤ ، ٢٤٩ .
كارلسبيرج ، تنوء سلسلة جبال - ٣٤ ، ٦٥ ، ٢١١ ،
٢١٢ ، ٢١٣ ، ٣٢٥ ، ٣٢٦ .
كازينو بالاس ، فندق - ٢٧٥ .
كللمان ، و . ت . ٣٣ ، ٣٧ ، ٥١ .
كامباي ، خليج - ١٦٥ .
كامبل ، المستر - ١٤٦ .
كاندي ٢١٥ ، ٢١٦ .
كراتشي ٥٣ ، ٥٦ ، ١٢٤ ، ١٢٥ ، ١٤٤ ، ١٤٥ ،
١٤٦ ، ١٤٨ ، ١٦٤ ، ١٨٠ ، ٢٠٦ ، ٣٢٦ ؛
هضبة كراتشي ١٤٥ ، ١٤٩ .
كراكاتوا ، بركان - ١٨٤ .
كروسالاند ، الذكور - ٩١ ، ٢٩٥ ، ٣١٦ ، ٣٢٣ .
كلكتا ٣٧ ، ٤٥ ، ٢٠١ ، ٢٢١ ، ٢٦١ ، ٢٨٣ ،
٢٨٤ .

كالاياف ولورانس ، سفيني البحرية الامبراطورية
١٦٦ .
كمب ، ستاني - ٣٧ ، ٥١ .
كمبرلاند ٢٨٩ .
كولنز ، الليفتنانت كوماندر - ٢٢١ .
كويبرج (أوناريو) ٢٩ .
الكومنولث البريطاني ٢٨٧ .
كوينهاجن ٣٦ .
كندا ٢٩ ، ٢٩٠ ، ٢٩١ ، ٢٩٢ .
كنجاسي ، قرية - ٢٨٦ .
كوتشين ٨٦ ، ٢٤٦ ، ٢٤٧ .
كولبو ٥٣ ، ٥٦ ، ٦١ ، ١٦٧ ، ٢٠٢ ، ٢٠٣ ،
٢٠٤ ، ٢٠٥ ، ٢٠٨ ، ٢٠٩ ، ٢١٢ ، ٢١٤ ،

فازان ، المستر - ١٨٣ ؛ المستر - ١٨٣ ، ١٨٤ .
فانتوم ، السفينة - ٢٨٩ .
فريتش ، ف . أ . ٣٠١ .
فريد تيلور ، المستر - ٢٤٧ .
فرنسا ٢٨٦ ، ٢٩٣ .
فلانينج فيش « السمكة الطائرة » ٣٠ .
فلسطين ٢٨٣ .
الفوسفات ٣٠ ، ٣١ ، ٣٢ ، ٥٧ ، ١٣٧ ؛ شركة -
٣٢ .

فؤاد الماوردي بك ٣١٤ .
فوزي عوض ، الملازم - ٣٠٤ ، ٣٢٣ .
الأميرة فوزية ، سفينة صاحب الجلالة المصرية ٥٥ ،
٣١٠ .
فولبرايت ، برنامج - ٢٩٩ .
فيبارت ، الكابتن - ١٥٥ .
فيبسون ، الكولونيل - ١١٢ ، ٢٦٨ .
فيرتشيلي ، تقارير - ٣٢٨ .
فيرتكي ٣٢٩ ، ٣٣٣ .
فيرجولاريا (Virgularia) ٣٠٠ .
فيكتوريا ، السفينة الإيطالية - ١١٢ .
فين ، الكابتن - ٢٠٩ .
فيتربير ، الأستاذ - ٢٩٣ .

(ق)

القارة القطبية الجنوبية ٢٨٧ .
قاسم ٣٣٤ .
القاهرة ٤٢ ، ٤٩ ، ٥٥ ، ٢٧٨ ، ٢٧٩ ، ٢٩٣ ،
٢٩٥ ، ٢٩٧ ، ٢٩٨ ، ٣٠٠ ؛ جامعة القاهرة
٤٨ ، ٥٠ ، ٥٣ ، ٩١ ، ٢٧٧ ، ٢٩٨ ؛ قصر
العيني (مدرسة الطب المصرية) ٢٩٣ .
قبرص ٢٨٩ .
قرص سيكي ٧٠ ، ١٠٠ ، ١٠٥ ، ١٩٨ ، ٢١٠ ،
٢٧٢ ، ٣٣١ .
القشريات : بويرولوس انجولاتوس ٢٦٦ ؛
بويرولوس سيويلى ٢٦٧ .
قنافذ البحر (Centrostephanus) ٢٤١ ، ٢٦٠ ؛
(Echinoderms) ٢٥٥ .
قناة مكواني ٢٠٠ .

ليفنجستون ، الدكتور - ١٨٨ .
ليموريا ، قارة - ٣٢٦ ، برزخ - ٣٢٧ .

(م)

مانتنس ٢٦٥ .
مانيوز ، د. ج. ٣٧ .
ماريوت ٣٦ ، ٣٨ ، ٤١ ، ٥٠ .
ماشويرا ، السفينة - ٨٧ .
مالك رابلدري ، المستر - ١٨٨ .
ماكان ، ت. ت. ٣٩ ، ٤١ ، ٥٠ ، ٥٣ ، ٥٤ ، ٨٣ ، ٨٨ ، ١١٤ ، ١٢٧ ، ١٣٠ ، ١٣٢ ، ١٣٦ ، ١٤٩ ، ١٥١ ، ١٥٧ ، ١٦٥ ، ١٧١ ، ١٧٣ ، ١٨٩ ، ١٩٥ ، ٢٠٣ ، ٢٦٥ ، ٢٨٤ ، ٢٩٠ ، ٢٩٧ ، ٣٠١ ، ٣٠٢ ، ٣٠٣ ، ٣٢٣ .
ماكيني ، الكابتن ك. ن. ٣٨ ، ٤١ ، ٥٣ ، ٥٤ ، ٥٥ ، ٨٣ ، ٨٨ ، ٩٨ ، ١١١ ، ١٢٥ ، ١٢٧ ، ١٣٤ ، ١٤٥ ، ١٥٤ ، ١٥٩ ، ١٦٦ ، ١٦٩ ، ١٧٠ ، ١٨٢ ، ١٨٤ ، ١٨٨ ، ١٩١ ، ١٩٥ ، ١٩٦ ، ١٩٨ ، ٢٠١ ، ٢٠٣ ، ٢٠٨ ، ٢١٥ ، ٢٢٣ ، ٢٢٤ ، ٢٢٥ ، ٢٣٠ ، ٢٣٣ ، ٢٣٤ ، ٢٣٥ ، ٢٣٦ ، ٢٣٧ ، ٢٣٨ ، ٢٤٣ ، ٢٦٢ ، ٢٦٨ ، ٢٧١ ، ٢٧٢ ، ٢٧٨ ، ٢٧٩ ، ٢٨٥ ، ٢٨٦ ، ٢٨٨ ، ٢٨٩ ، ٣٠٥ ، ٣١٦ ، م. ك. ماكيني (ابن الكابتن ماكيني) ٨٩ ، ٢٧٨ ، ٢٨٨ ، ٣١٦ .
كاينون وماكيني وشركاهما ، شركة - ٥٣ ، ١٦٦ .
ماكيريروس ، سمك - ٢١١ .
مالاكوسيتوس انتيكوس جوتز ، سمك - ٢١١ .
ماكليس ، ج. ف. ل. ب. ٣٠ .
ماك روبرتسون ٢٨٨ .
مارشال ، ج. ف. ٣٠٢ .
مارشال وأور ٣٣١ - ٣٣٢ .
المانجروف ، أشجار - ٢٣٢ .
مايكل سارز ، السفينة - ٣٢ ، بعة - ٣٢١ .
مانزا ، خليج - ١٩٢ .
ماهور ، خليج - ٢٩١ .
مباحث ، السفينة ٢٩ ، ٣٠ ، ٣٣ ، ٣٦ ، ٣٨ .

٢١٥ ، ٢١٦ ، ٢١٨ ، ٢٢٠ ، ٢٢١ ، ٢٢٤ ، ٢٢٧ ، ٢٢٩ ، ٢٣٠ ، ٢٤٣ ، ٢٤٤ ، ٢٤٥ ، ٢٤٦ ، ٢٤٧ ، ٢٤٨ ، ٢٤٩ ، ٢٥١ ، ٢٥٧ ، ٢٧٥ ، ٣٢٥ .
كورنول ، سفينة صاحب الجلالة ١١٢ .
كولاباوينت (بومباي) ١٦٦ .
كوريفانيا (Coryphaena) : درافيل البحر ١٧٣ .
كنجاسي ، قرية - ٢٨٦ .
كيمبردج ٣٩ ، ٢٠١ ، ٢٠٢ ، جامعة كيمبردج ٤٧ ، ٥٠ ، ٩٣ ، ٢٣٧ ، ٢٨٣ ، ٢٨٤ ، ٢٨٥ ، ٢٩١ ، ٢٩٧ ، ٢٩٨ ، ٣٠٠ ، ٣٠٢ ، كلية تريتي ٣٠٠ .
الكيمياء ٢٩٦ ، ٢٩٨ .
كيل ، جامعة - ٢٩٨ .
كليت ، السفينة - ٢٨٩ .
كيلبر وشركاه ، مؤسسة - ٥١ .
كينجاسي ، خليج - ١٩٩ .

(ل)

لانر ، المستر - ٢٠٢ .
لاجانوم ديريوسوم ٢٦٦ .
لاشكادة ، قرية - ١٣٨ .
لايننج ، السفينة - ٤٦ .
لاقال ، جامعة - ٢٩٢ .
لانير ، الكابتن - ٢٠٨ .
لندن ٣٨ ، ٥١ ، ٥٣ ، ٧٤ ، ١٢٣ ، ٢٨٨ ، ٢٩٠ ، ٢٩٧ ، ٣١٠ ، ٣٣٠ ، كلية لندن الجامعية ٢٨٣ ، البعثة التعليمية المصرية في لندن ٢٩٧ .
لوكناس ، آلة سير - ٧٦ ، ٨٨ ، ٩٥ ، ١١٥ ، ١٦٣ ، ٣١٤ .
لويد جونز ٣٩ ، ٤١ ، ٥٠ ، ٥٣ ، ٨٣ ، ١١٣ ، ١٦٩ ، ١٧٨ ، ٢١٥ ، ٢٦٠ ، ٣٠٤ .
ليبيا ، جامعة طرابلس ٣٠٠ .
الليثوامينون (Lithothamnion) ١٠٣ ، ١٣٣ ، ١٣٦ ، ٢٢٨ .
ليفربول ، جامعة - ٢٩٠ ، ٢٩٧ ، ٢٩٨ ، ٢٩٩ .

- المحيط الأطلسي ٣٢، ٤٦، ١٨٠، ١٩٧،
المحيط القطبي الشمالي ٢٩.
المحيط المتجمد الجنوبي ٣٥، ٣٨، ٥٠، ٥١،
٣٢٨.
المحيط الهادي ١٩٧، ٢٥٠، ٢٦٥، ٣٣٣.
مدشق ٣٣.
مدراس ٢١٥.
المرجان ١٠٢، ١٠٣، ١٢٩، ١٣٠، ١٣٢،
١٣٤، ١٣٧، ١٥٦، ١٩٣، ٢٢٣، ٢٧٢،
٢٧٣، الهيدروكوبرالين ١٢٢، ١٣٣،
الكوريليا ٣٠٢، الكروبرورا وفاليا وتوبوبرا
١٣، الحويل المرجانية ٢٢٤، شاطيء
العواصف ٢٢٥، المرجان الميت ٢٢٨-
كاروبيليا ولوفوفيليا ٢٦٢، ٢٧٢، المرجان
المنفرد والمتفرع ٢٤١، الحاجز المرجاني ١٨٤،
١٩١.
مري، (السير) جون- ٢٩، ٣٠، ٣١، ٣٢،
٣٧، ٤٢، ٤٧، ٢١١، ٢١٣، ٢٥١،
٢٨٣، ٢٨٥، ٣٢٥، ٣٣٥، هبة جون مري ٢٧،
٣٣، ٣٥، ٣٧، ٤٢، لجنة جون مري ٣٥،
٣٧، ٤٣، ٥١، ٢٣١، بعثة جون مري
٢٩، ٣٠، ٣٦، ٣٩، ٤١، ٤٢، ٤٣،
٤٧، ٤٨، ٥٥، ٥٦، ٨٣، ١١٥، ١١٩،
١٩٤، ٢٣٠، ٢٤٣، ٢٥١، ٢٦٧، ٢٧٣،
٢٨٥، ٢٨٥، ٢٨٦، ٢٨٨، ٢٨٩، ٢٩١،
٢٩٢، ٢٩٣، ٢٩٤، ٢٩٥، ٢٩٩، ٣٠٢،
٣٠٤، ٣٠٦، ٣٠٩، ٣١٠، ٣١٦، ٣١٩،
٣٢١، ٣٢٢، ٣٢٣، ٣٢٤، ٣٢٦، ٣٢٧،
٣٢٨، ٣٢٩، ٣٣٠، ٣٣٢، ٣٣٥، ميدالية
البعثة ٢٧٨: تنوء مري ١٤٥، ١٤٩، ٣٢٦؛
«خط الطين» ١٨٨، توماس هندرسون مري
(ت.ت. هـ. مري) ٢٧٨، جون تشالنجر
مري (ج. سي. مري) ٣٣، ٣٦، ٣٩،
٤٧، ٢٧٧، ٢٧٨، ٢٧٩.
مرقس، أدوارد- ملازم أول ٨٣، ٣٥، ٣٠٦،
٣١٠، يوسف مرقس ٣١٠.
مرقس، سليم أ. ١٥، ٢٩، ٤٢، ٢٩٦،
٣٠٠، ٣٠٦، ٣٠٨، ٣٠٩، ٣١٠،
٣١٥، ٣١٦، ٣٢٤، ٣٢٨.

مسقط ١٤٨ ، ١٥٢ ، ١٥٤ ، ١٥٥ ، ١٥٦ ،
 ١٦٦ ، ١٩١ ، سلطان مسقط ١٣٤ ،
 مسطحات المياه العذبة ، علم - ٣٢ .
 المصورة ٢٩٥ ،
 موداسا ، الباخرة البريطانية الهندية ٢٢١ .
 موريس (من القنذليات والرخويات) ٨٨ .

(م)

مصابيد الاسماك ٣٦ ، ٤٧ ، ٤٨ ، ٤٩ ، ٥٠ ، ٢٨٥
موسون ، السير دوجلاس ٣٨ ، ٥٠ ، ٥١ ، ٢٨٧ ،
مونرو اخوان ، مؤسسة - ٥٥١ ، ٦١ ، ١٢٣ ،
مونيجامك ، شبكة الجر ٦٤ ، ١٥١ ، ١٦٣ ،
٢٠٠ ، ٢١٢ ، ٢١٤ ، ٢٤٠ ، ٢٤٢ ، ٢٥٠ ،
٢٥٣ ،
مونامونا ، فغار ٢٠٢ ،
موناكو ٣٤ ، ٢٩٣ ،
ميريكان ، د ، ٢٩٢ ،
مينيكوي ٢٤٣ ، ٢٤٤ ،
مصري ٣٣ ، ٣٨ ، ٤١ ، ٥٢ ، ٥٣ ، ١١٥ ، ٢٤٣ ،
٢٨٤ ، ٢٩٠ ، ٢٩٢ ، ٢٩٦ ، ٢٩٨ ، ٣٠٤ ،
٣٠٧ ، ٣٠٨ ، ٣٠٩ ، ٣١٠ ، ٣١٥ ، ٣١٧ ،
٣٢٣ ، ٣٣٥ ، محمد علي - ٣٣٣ ، الحكومة
المصرية ٣٦ ، ٣٨ ، ٤٢ ، ٤٧ ، ٤٨ ، ٥٠ ،
١٥٥ ، ٢٧٥ ، ٢٧٩ ، ٣٠٦ ، البحرية المصرية
٤٩ ، ٥٥ ، ٢٥٧ ، ٣٠٣ ، ٣٠٨ ، ٣٠٩ ،

(ۛ)

السواحل المصرية ٢٧٧ ، ٢٩٣ ، ٣٠٤ ،
 ٣٠٦ ، ٣٠٨ ، ٣٠٩ ، ٣١٠ ، ٣١٤ ، وزارة
 المعارف المصرية ٢٩٨ ، معهد تدريب الضباط
 البحريين ٣٠٩ .
 معهد فؤاد الأول للأحياء المائية ٢٩٤ .
 الملك فؤاد الأول ٤٨ ، ٥٥ ، ١١٥ ، ٢٤٣ ، ٢٧٨ .
 نابادا وتايي ، نهري - ١٦٥ .
 النبات ، علم - ٢٩٣ .
 النرويج ٢٩٧ ، الحكومة النرويجية ٣٢ .
 نجوم البحر الهشة (Ophiroids) ١٩٣ ، ٢٢٨ ،
 (Trichaster flagellifer) ٢٦٥ ، لورديج
 ٢٦٥ .

مصطفى البخار، الأستاذ - ٣٠٦ .
 نوكتيلوكا، بروتوزوي ١٣٩، ١٤٢ .
 نعمت نصار، أرملة عبد الفتاح محمد ٣٠١ .
 نيروي ١٨٤ .
 النبل، دلتا - ٣١٣ .
 نوتيكال ماجازين، مجلة - ٣٢٣ .
 نوريس، جداول - ٢٢٤ .
 نيرس، ج. س. ٣٠ .
 فيجيري وزامبرا، مؤسسة - ٣٢ .
 نيوزيلندا ٢٩١، ٣٠٨ .
 نيوكاسل - أون - تاين ٤٨ .
 نيوهافن ٢٩٢ .
 مصطفى عبدالكريم قنديل، بحري ماهر ٨٣ .
 مطر ١٥٥، خليج - ١٥٦ .
 معبد برفور للأقياوغرافيا ٢٩٠، ٣٢٢ .
 المعهد الأقياوغرافي (باريس) ٢٩٣ .
 المعهد علوم البحار (بالمملكة المتحدة) ١٧٠ .
 المعهد الإمبراطوري للعلوم ١٦٧ .
 بكان، ساحل - ٣٢٣ .
 بكيكوتوني، خليج - ١٨٩ .
 بلايو ٣١ .
 بياسا ٣٣، ٥٣، ٥٦، ١٣٤، ١٦٩، ١٨٢ .

١٨٢ ، ١٦٩ ، ١٣٤ ، ٥٦ ، ٥٣ ، ٣٣
١٩٥ ، ١٩٤ ، ١٨٨ ، ١٨٦ ، ١٨٥ ، ١٨٤
٢٥٨ ، ٢٠٤ ، ١٩٦

تاجم ، سفينة صاحب الجلالة المصرية ٩٠ .
للمنجيز ، عقيدات - ٢٥٠ ؛ منشآت شركة المنجيز
٨٩ .

(一)

٧٠ ، هارفي ،
١٧٠ (Dinoflagellates) الاهدبيات الراقصة .

هورت ، الباخرة - ٢٤٤ ، ٢٤٦ .
 هوج ، المستر - ١٦٦ ، ١٦٧ .
 هورنبي ، طريق - ١٦٦ .
 هوكنز ، باخرة البحرية الملكية - ٢٤٧ .
 هول وشركاه ، مؤسسة - ٥٢ ، ٥٥ .
 هوليهيد ، ميناء - ٢٨٨ .
 هولندا ٣١٤ .
 هونج كونج ٢٨٩ .

(و)

وارتون ، و . ج . ل . ٣١ ، ٣٥ .
 والش ، الدكتور - ٢٠٨ .
 ويلز باشا ، الريز - أميرال ٤٩ ، ٥٥ ، ٢٧٧ .
 واليتش ، ناثانيل ٤٥ .
 واليتش ، جورج تشارلز - ٤٥ ، ٤٦ .
 وورستر ، سفينة صاحب الجلالة البريطانية ٣٠٤ ،
 ٣٠٥ ، ٣٠٨ .
 وزارة المستعمرات ٣١ .
 وليم سكورسي ، السفينة - ٣٥ ، ٣٦ ، ٤٧ .
 ويسسكوت ولورانس ، شركة - ٥٢ .
 وايزمان ، ج . د . ه . - ٢١٢ ، ٣٠٢ ، ٣٢٢ ،
 ٣٢٧ .
 وايزمان ، تقارير وايزمان ٢٥١ .
 وودذهول ، مختبر - ٢٩١ .
 الولايات المتحدة الأمريكية ٢٩٢ ، ٣٠٣ .
 ويكيبي ، ر . س . ٢٩٣ ، ٣١٢ ، ٣١٥ ، ٣١٦ .
 وتنجتون ٣٠١ .

(ي)

اليونسكو ٧ ، ٢٣ ، ٣١٧ .
 يان ماين ، جزيرة - ٢٩ .
 يوم الإمبراطورية ٢٧٥ .
 ييل ، جامعة - ٢٩٢ .

هاري ، شبكة هاري ٦٨ ، ١٧٨ ، ١٩٨ ، ٢٥٣ ،
 ٢٥٦ .

هافكين ، معهد - ١٦٧ .
 هالفاكس ، نوفا سكوتيا ٢٩١ .
 هايكل ، ارنتس ٣٤ .
 هامبورج ، المختبر البحري الألماني في - ٢٩٨ .
 هادوماني ، أرخبيل - ٢٢٨ .
 هكسلي ، ت . ه . - ٢٨٣ .

الهند ٣٧ ، ٣٨ ، ٤٥ ، ٤٦ ، ٤٧ ، ٤٨ ، ٥٢ ،
 ٥٦ ، ١٢٧ ، ١٤٤ ، ١٤٥ ، ١٤٦ ، ١٨٢ ،
 ٢٠١ ، ٢١٢ ، ٢١٥ ، ٢١٧ ، ٢٣٠ ، ٢٦٨ ،
 ٢٨٣ ، ٢٨٤ ، ٣٠٣ ، ٣٢٢ ، ٣٢٦ ، حكومة
 الهند ٢٨٥ ، غرب الهند ١٦٤ ، الإدارة للطبية
 للهند ٢٦٨ ، أسطول الهند الشرقية ٢٤٦ ،
 ٢٨٣ ، ٢٨٤ ، البريد الجوي الهندي ١٥٨ ،
 البحرية الهندية الملكية ٥٣ ، ٢٢١ ، المسح
 البحري للهند ٤٦ ، ١٢٣ ، ٢٤٧ ، ٢٨٣ ،
 ٢٨٤ ، ٣٣٠ ، شركة الهند الشرقية ٤٥ ، مدير
 مساحة الهند ٥١ ، المسح الأنثروبولوجي ٢٨٥ ،
 المتحف الهندي ٥٣ ، ٢٦١ ، ٢٨٣ ، ٢٨٤ ،
 المعهد المركزي لبحوث مصائد الأسماك ٢٨٥ .
 جزر الهند الشرقية ٢٩٠ .

هلاميات البحر : - أورليا (Aurelia) ١٢٦ ، ٢٠٢ ،
 ٢١٠ ، ٢٥١ ، الميديوزا ٩٦ ، ١١٥ ، ١١٦ ،
 ١٢٢ ، ١٤٣ ، ١٥٨ ، ١٦١ ، ١٧٦ ، ١٨١ ،
 ميديوز المياه العميقة (Periphylla and Atolla)
 ٢٦٣ ، (هلاميات رقة البحر) ١٠٧ .
 هنري هيوز وولده ليمتد ، مؤسسة - ٣٢٥ .
 هيوز ، أخوان - ٤١ ، ٥٢ ، ٧٣ .
 هيردمان ٥١ .

هيلاند هانسن ٣٩ .
 هيرينج ، ب . ج . ١٧٠ .
 هيك ٣٢٧ .
 هوارد ، المستر - ١٤٦ .
 هوج ، المستر - ١٦٦ ، ١٧

نبذة عن المحرر

يعمل طوني رايس عالماً بيولوجياً في معهد علوم المحيطات في (ورملي) بالمملكة المتحدة، حيث يواظب على مواصلة أبحاثه في بيولوجيا حيوانات أعماق المحيطات.

بعد تخرجه من جامعة ليفربول عام ١٩٥٩ وحصوله على درجة الدكتوراه من مختبر الجامعة البحري في (بورت ارين)، أمضى سنتين أستاذاً في جامعة ميامي. عاد إلى المملكة المتحدة عام ١٩٦٤ ليعمل في شركة (يونيلفر المحدودة) مساهماً في إنشاء مختبر للعلوم البحرية قرب (ابردين). انتقل عام ١٩٦٦ إلى لندن حيث تسلم أمانة قسم الحيوانات القشرية في المتحف البريطاني (التاريخ الطبيعي) قبل أن يلتحق بمنصبه الحالي عام ١٩٧٢.

تجلى اهتمام الدكتور رايس في تاريخ المحيطات بالمعرض الذي نظمته في متحف التاريخ الطبيعي عام ١٩٧٢ في ذكرى مرور مائة عام على قيام السفينة هـ. م. س. (تشانلنجر) برحلتها الاستكشافية. نشر الدكتور رايس مقالات علمية عدة حول مواضيع تاريخية، وقد أتم منذ سنتين كتاباً بعنوان: السفن الاوقيانوغرافية البريطانية، ١٨٠٠ - ١٩٥٠، نشرته جمعية رايس في المملكة المتحدة.

أقام الدكتور رايس صلات قديمة مع عدد من الدول العربية من خلال استشارات قدمها لها عبر منظمة اليونسكو والوزارة البريطانية لتطوير ما وراء البحار.

